

Tiehallinnon toiminta- ja taloussuunnitelma 2008 - 2011



TIEHALLINTO
VÄGFÖRVALTNINGEN

Tiehallinnon toiminta- ja taloussuunnitelma 2008 - 2011

Esipuhe

Tieliikenne on olennainen osa yhteiskuntaa. Sen toimivuus näkyy koko yhteiskunnan ja yksittäisen ihmisen arjen sekä kansantalouden tehokkuutena ja laatuna. Toimet tieliikenteen edistämiseksi ovat myös toimia koko yhteiskunnan, ympäristön, turvallisuuden ja alueellisen tasa-arvon suhteen. Tienpitoa suunnitellaan asiakaslähtöisesti näistä lähtökohdista.

Tämä Tiehallinnon toiminta- ja taloussuunnitelma on laadittu aleneviin rahoituskehyksiin. Lisäksi ostovoima laskee kustannustason nousun vuoksi.

Maamme keskeinen päätieverkko ei enää täytä nykyajan vaatimuksia. Tiet ovat jo nykyliikenteelle liian kapeita ja ohittaminen on vaikeaa teiden mutkaisuuden ja mäkisyyden takia. Kasvavilla kaupunkiseuduilla, erityisesti pääkaupunkiseudulla ruuhkautuneet väylät haittaavat merkittävästi yhdyskunnan toimintoja.

Tienpidossa keskitytään tieverkon päivittäisen liikennekelpoisuuden ja kunnan turvaamiseen. Suunnitelman kunnossapitopainotuksesta huolimatta tieverkon kunnan jälkeenjäämää ei pystytty kuroma kiinni. Tiestön ja siltojen kuntotilanne voidaan suunnittelukaudella kuitenkin säilyttää tyydyttävänä.

Tiedossa olevien rahoituskehysten puitteissa ei tuleviina vuosina ole mahdollista riittävällä volyymilla jatkaa vuonna 2007 käynnistettyjä teemahankkeita: pääteiden kohtaamisonnettomuuksien vähentämisohjelmaa, pääkaupunkiseudun joukkoliikennepakettia, pohjavesiohjelmaa ja liikenteen hallinnan teemapakettia. Logistiikkakeskusten yhteyksien kehittämisen, tasoristeysten poistamisen ja meluntorjunnan teemaohjelmia ei ole mahdollista käynnistää lainkaan kehittämisvaihtoehdoksa esitetyllä rahoitustasolla.

Liikenne- ja viestintäministeriön ohjaus painottaa teemahankkeiden toteuttamista ja uusien teemapakettien käynnistämistä. Tästä ja rahoitustason alhaisuudesta johtuen alueellisesti ohjelmoitavia investointeja voidaan toteuttaa minimaalisesti, toisin kuin tienpidon strategiasa on suunniteltu.

Suurin osa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista sattuu pääväylillä. Tähän on kiinnitetty huomiota myös valtakunnallisessa liikenneturvallisuussuunnitelmassa 2006–2010. Eduskunnan päättämät pääteiden kehittämishankkeet ovat hyvä askel päätieverkon ja siten lii-

kenneturvallisuuden kehittämisessä. Tarvitaan myös suunniteltua jatko-ohjelmaa, kuten pääteiden kohtaamisonnettomuuksien vähentämisohjelman toteuttamista. Liikenneturvallisuustason ylläpitäminen kuitenkin edellyttää, että vilkkaimmilla päätiejaksoilla edelleen lasketaan nopeusrajoituksia.

Tieverkon kehittämisen tarve ja sen pitkäjänteisyys on tuotu esille monelta taholta. Myös alan tuotannon tehokkuus edellyttää riittävän tasaista volyymia. Tämä suunnitelma ja jo tehdyt hankepäätökset ovat näiden tarpeiden ja tavoitteiden mukaisia. Rahoituskehysten puitteissa rakennetaan valmiiksi kaikki vuonna 2007 tai sitä ennen aloitetut kehittämisinvestoinnit. Varsinaisella suunnitelmakaudella on mahdollista käynnistää vuonna 2008 kaksi uutta hanketta: vt 5 Lusi - Mikkeli sekä Kehä III Vantaankoski - Lentoasemantie, 1. vaihe.

Suomi on kansainvälisesti sitoutunut Turun ja Vaalimaan välisen E18-tieyhteyden kehittämiseen moottoritietasoisesti vuoteen 2015 mennessä. Tästä ja erityisesti liikenteellisistä syistä Helsingin ja Vaalimaan välisen osuuden rahoittamisesta ja toteuttamisesta kokonaisuutena tulisi tehdä tarvittavat päätökset mahdollisimman pikaisesti.

Liikennejärjestelmän toimivuuden varmistamisen keskeisenä haasteena on tehokkuus. Tässä korostuu uusien innovaatioiden ja ratkaisujen käyttö niin liikennejärjestelmän kuin myös väylien suunnittelussa ja toteutuksessa. Liikennejärjestelmän tehokkuus edellyttää suurten hankkeiden lisäksi joustavuutta korjata ja täydentää pieniä, mutta paikallisen liikenteen kannalta ongelmallisia kohtia. Näitä jatkuvasti muodostuu erityisesti kasvukeskusten lähialueille, joissa liikenne kasvaa ja liikennevirrat saattavat nopeastikin muuttua.

Hankintatoiminnan kehittäminen ja liikenteen hallinnan keinojen hyödyntäminen ovat edelleen lähivuosien haasteita. Toiminnan kehittämiseen on erityisen hyvät lähtökohdat, kun yhteistyösuhteemme sidosryhmiin samoin kuin innovaatiokykymme on arvioitu hyviksi.

Helsinki, marraskuu 2006

Pääjohtaja
Eero Karjaluo

Tiivistelmä

Toimintaympäristö

Tieverkko palvelee päivittäin lähes kaikkien kansalaisten liikkumista. Tiekuljetusten osuus tavaraliikenteestä on 68 % ja henkilöliikenteestä 93 %. Tieliikenteen rooli kasvaa entisestään. Liikenteen oletetaan kasvavan vuoteen 2030 mennessä keskimäärin 25 %. Kasvu ei kuitenkaan jakaannu tasaisesti. Yksittäisillä päätieosuuksilla se voi olla keskiarvoon nähden kaksinkertainen, mutta samanaikaisesti muuttotappioalueen pikkuteillä liikenne voi olennaisesti vähentyä. Vilkkaasti liikennöityjen teiden parantamistarve nopeutuu. Toisaalta erittäin vähäliikenteisten teiden asema yleisenä tiestönä edellyttää uudelleentarkastelua.

Tienpidon rahoituskehys on nykyistä pienempi ja kustannustason nousu huomioonottaen sen ostovoima edelleen pienenee. Tienpidon tehokkuuteen kohdistuu entistä suurempia paineita. Tämä tarkoittaa innovaatioiden hyödyntämistä niin liikennejärjestelmätasolla kuin tienpidon suunnittelu- ja toteutusratkaisuisissa.

Myös sidosryhmien näkemysten mukaan tienpitoon käytettävät resurssit ovat erittäin vähäiset liikenteen tarpeisiin nähden. Resurssit tulisi tällaisessa tilanteessa kohdentaa painotetusti pääteiden liikenneolosuhteiden parantamiseen. Toisaalta vastapainona nähdään huoli vähäliikenteisten teiden riittävien ajo-olosuhteiden säilymisestä. Kuntien näkökulmasta perustienpidon investointitarpeet kohdentuvat erityisesti kevyen liikenteen olosuhteisiin. Rahoituksen nykyvolyymilla esitetyistä tarpeista riittäisi työtä usealle sukupolvelle.

Tienpito

Tienpidon strategian mukaisesti perustienpidolla hoidetaan ensisijaisesti tieverkon kunnossapito. Tieverkon päivittäinen hoitotaso ja tiestön kunto säilytetään pääosin nykyisellä tasolla. Siltojen kunnostuksen jälkeensä jäämää pyritään kuromaan umpeen. Päälysteiden ylläpidon painotusta siirretään vilkasliikenteisiin teihin. Kelirikon poistoa jatketaan, mutta kauden lopulla siirretään varoja varusteiden ja laitteiden lisääntyvään ylläpitoon.

Tarve liikenneympäristön parantamiseen on selvästi suurempi kuin minkä rahoitus mahdollistaa. Määräraha riittää vain aloitettujen teemahankkeiden osittaiseen loppuun saattamiseen ja akuutteihin korjaustoimiin. Valtioneuvoston liikenneturvallisuutta koskevan periaatepäätöksen tavoitteita voidaan tukea vain kohtuullisesti mutta ei suunnitellulla tavalla. Erillisiä ympäristöinvestointeja ei juurikaan voida toteuttaa.

Rahoituskehys ei mahdollista teemojen kasvavia alueita, pääteiden turvallisuutta sekä koulumatkojen olosuhteita parantavien teemapakettien valmistumista. Uusiina teemoina käynnistetään pohjavesiohjelma, liikenteen hallinta pääkaupunkiseudulla, joka on osa Kehä III:n kehittämistä sekä pääteiden kohtaamisonnettomuuksien vähentämishjelma. Näistä ohjelmista suunnitelmakaudella saadaan toteutettua vain pieni osa.

Rahoituskehysten puitteissa suunnitelmakaudella rakennetaan valmiiksi kaikki ne tieverkon kehittämisinvestoinnit, joista on olemassa eduskunnan aloituspäätös. Vuonna 2007 käynnistyy yhteensä kuusi hanketta (vt 6 Lappeenranta - Imatra, Kehä I Turunväylä - Vallikallio, vt 4 Lusi - Vaajakoski, kt 51 Kirkkonummi - Kivenlahti, vt 14 Savonlinnan keskusta, vt 4 Kemin kohta ja sillat). Varsinaisella suunnitelmakaudella käynnistyy vain kaksi hanketta vuonna 2008 (vt 5 Lusi - Mikkeli sekä E18 Kehä III Vantaankoski - Lentoasemantie, 1. vaihe).

Tiehallinnon toiminta ja henkilöstöresurssit

Tiehallinto on määritellyt itselleen arvot, eettiset periaatteet, vision ja toimintastrategian. Nämä antavat perustan ja suunnan tulevien vuosien toiminnalle.

Toimintastrategian keskeisiä kulmakiviä ovat: palvelu kansalaisten ja elinkeinoelämän hyväksi, aktiivisuus valtakunnallisessa ja alueellisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa, laatu- ja toimivuusvastuu hankinta-toiminnassa, markkinoiden toimivuuden kehittäminen, innovaatioiden edistäminen ja toimijoiden osaamisen hyödyntäminen, liikenteen hallinnan mahdollisuuksien hyväksikäyttö, asiakaspalvelujen helppo saatavuus, T&K-toiminnan riittävä volyymi sekä osallistuminen koko väylähallinnon pitkäjänteiseen kehittämiseen. Tavoitteena on kohdentaa tutkimus- ja kehittämistoimintaan 2 % perustienpidon rahoituksesta.

Tiehallinnon tavoitteena on toiminnan ulkoinen ja sisäinen tuloksellisuus sekä valtion tuottavuusohjelman toteuttaminen. Sen mukaan Tiehallinnon henkilöstö vähenee suunnitelmakaudella 165 henkilötyövuotta ja on vuonna 2011 alle 800 henkilöä. Oman toiminnan kehittämisessä keskeisiä osa-alueita ovat toimintojen keskittäminen, hankintamenettelyjen kehittäminen, tiedonhallinnan ja tietojärjestelmien kehittäminen, henkilöstön osaamisen parantaminen, prosessien suorituskyydyn parantaminen sekä omista tukikohta- ym. kiinteistöistä luopuminen. Merkittävä yksittäinen hanke on toiminnanohjausjärjestelmän toteuttaminen yhdessä Ratahallintokeskuksen ja Merenkululaitoksen kanssa.

Rahoitus ja tase

Suunnitelma on laadittu liikenne- ja viestintäministeriön antamiin rahoituskehyksiin. Suunnitelmassa on varauduttu mahdolliseen momenttiuudistukseen: Perustienpidon momentilta aiemmin rahoitetut alueelliset investoinnit ja käynnissä olevat ns. teemahankkeet on siirretty uudelle liikenneympäristön parantaminen momentille.

Uudistettuun perustienpitoon käytetään suunnitelmakaudella noin 510 milj. euroa/vuosi. Tieverkon kehittämisinvestointeihin käytetään suunnitelmakauden alussa 350 milj. euroa/v ja suunnitelmakauden lopussa noin 105 milj. euroa/v.

Sisältö

1	Toimintaympäristö ja lähtökohdat	6
1.1	Liikennepolitiikan puitteet	6
1.2	Tie- ja liikenneolojen tavoitetila	6
1.3	Tieliikenteen haasteet	7
1.4	Liikenteen kehitys	7
1.5	Tienpito ja alueiden kehittäminen	8
1.6	Tienkäyttäjien odotukset	9
1.7	Kustannustason nousu	9
1.8	Liikenteen hallinnan kasvava rooli	10
2	Tienpidon strategia	11
3	Tienpito	13
3.1	Rahoituskehyksen asettamat reunaehdot	13
3.2	Tienpidon uusi tehtäväjako	13
3.3	Tieverkon kunnossapito ja käytön ohjaus	14
3.4	Tieverkon kehittäminen	17
3.5	Suunnitelman vaikutukset ja rahoituksen riittävyys	22
4	Tiehallinnon toiminta	24
4.1	Visio, arvot ja eettiset periaatteet	24
4.2	Toimintastrategia	24
4.3	Toimenpiteet suunnitelmakaudella	26
5	Tutkimus ja kehittäminen	30
5.1	Tutkimuksen ja kehittämisen painotukset	30
5.2	Tienpidon tutkimus- ja kehittämisohjelma	30
5.3	Toiminnan kehittäminen	32
6	Voimavarat	34
6.1	Henkilöstö ja osaaminen	34
6.2	Asiakkaat ja muut sidosryhmät	35
6.3	Tieto	36
6.4	Rahoitus	36
6.5	Tase ja omaisuus	37
7	Liitteet	38

1 Toimintaympäristö ja lähtökohdat

1.1 Liikennepolitiikan puitteet

Liikennepolitiikan päämääränä on huolehtia kansalaisten hyvinvoinnista ja elinkeinoelämän toimintaedellytysten parantamisesta turvaamalla laadukkaat liikkumismahdollisuudet ja toimivat kuljetusmarkkinat tasapainoisesti eri alueilla ja eri väestöryhmille. Tieverkko palvelee päivittäin lähes kaikkien kansalaisten liikkumista. Tieliikenteen osuus tavarakuljetuksesta on 68 % ja henkilöliikenteestä 93 %. Tiehallinnon rooli liikennepolitiikan toteuttajana ja edellytysten luoja on keskeinen.

Hallituksen strategia-asiakirjan mukaan olemassa olevien liikenneväylien kunto ja pääoma-arvo säilytetään ylläpitotoimin vähintään nykyisellä tasolla.

Tieliikenteen turvallisuuden parantamisen konkreettisenä tavoitteena on, että liikennekuolemien määrä on vuonna 2010 enintään 250. Tienpidon suunnittelussa

toimitaan pitkäjänteisesti ennakoiden tulevat toimintaympäristön muutokset. Ympäristökysymyksissä keskeiseen rooliin nousee liikenteen energiatehokkuus, liikenteen päästöjen vähentäminen, pohjavesiriskien ja melu-altistumisten vähentäminen sekä ilmaston muutokseen varautuminen.

1.2 Tie- ja liikenneolojen tavoitetilä

Tiehallinto on vuonna 2003 laatinut asiantuntija-arvioon perustuvan kuvauksen tie- ja liikenneolojen tavoitetilasta. Eteneminen tavoitetilän suuntaan tapahtuu pitkällä aikavälillä yhteiskunnallisen keskustelun ja vuorovaikutteisen suunnittelun kautta käytettävissä olevien resursien puitteissa.

Liikenne- ja viestintäministeriössä valmisteilla olevan Liikenne 2030 suunnitelman perusteella Tiehallinto päivittää tavoitetiläkuvauksensa vuoden 2007 aikana.

• Ihmisten jokapäiväisen liikkumisen näkökulmasta

- sujuvat työmatkat ovat osa ihmisten hyvinvointia ja yritysten kilpailukykyä
- turvallinen koulutie lasten ja heidän vanhempiensa perusoikeusperuspalvelut ovat entistä kauempana, mutta sujuvasti eri väestöryhmien saavutettavissa
- kevyen liikenteen väylät ovat myös ulkoilureittejä - laadukas vapaa-ajan liikkuminen entistä useampien mahdollisuus

• Elinkeinoelämän kuljetusten ja logistiikan näkökulmasta

- kuljetusten toimintavarmuus on yritysten menestystekijä
- nopeus, täsmällisyys ja oikea-aikaisuus ovat yritysten kustannustehokkuutta ja niiden tarjoamaa palvelutasoa
- tavoitteena koko kuljetusketjun hyvä toimivuus
- kuljetusten kustannustehokkuus lisää teollisuuden kilpailukykyä
- lasti ja kuljettaja "ehjänäperille"
- tie on kuljettajan työpaikka

• Alueiden ja yhdyskuntienkehityksen näkökulmasta

- tasapuolisen alueellisen kehityksen tukeminen
- kasvukeskusten kehityksen tukeminen, pääkaupunkiseudun haasteet metropolipolitiikkaa
- yhdyskunnan perusrakenteiden toimivuus: maankäytön uudet haasteet, palvelujen saavutettavuus sekä kuntien yhteistyö ja verkottuminen
- alueiden kilpailukyky: tuetaan vahvuuksia
- alueiden saavutettavuuden ylläpitäminen: yhteydet maakuntakeskusten välillä, yhteydet terminaalihin, yhteydet pääkaupunkiseuduille

• Yhteiskunnan odotusten ja arvostusten kannalta

- turvallisuus keskeisenä tavoitteena
- ympäristön painoarvo kasvaa
- kaikkien liikkumismahdollisuus on oikeudenmukaisuutta
- taloudellisuus ja tehokkuus on vastuuta veromarkoista
- vastuu väyläomaisuudesta on koko elinkaaren ajalta

Kuva 1. Tie- ja liikenneolojen tavoitetilän päämäärät eri näkökulmista.

1.3 Tieliikenteen haasteet

Ympäröivä yhteiskunta muuttuu eri tavoin maan eri osissa. Tästä johtuen myös liikenteen kasvu ja muut tieliikenteeseen kohdistuvat tarpeet ovat erilaiset. Erisuuntaiset muutostrendit ovat tienpidolle tasaista kasvua suurempi haaste.

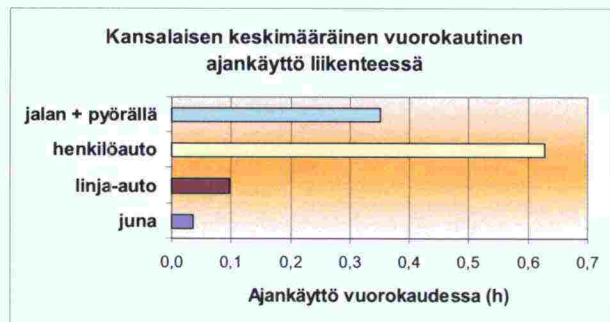
Väestön ja taloudellisen toiminnan keskittyminen suurille kaupunkiseuduille jatkuu. Väestö hajaantuu kasvukeskusten kehyskuntiin, mikä hankaloittaa joukkoliikenteen toimintamahdollisuuksia sekä lisää henkilöautoliikennettä ja paikallisia ruuhkia. Tiekuljetusten rooli on edelleen vahvistumassa ja kuljetusmäärät kasvamassa. Tavaravirrat keskittyvät entistä enemmän tiettyihin erikoistuneisiin satamiin. Lähialueille, erityisesti Pietarin alueelle, kuljetusvirrat kasvavat keskimääräistä selvästi voimakkaammin.

Liikenteen energiatehokkuuteen kohdistuu suuria vaatimuksia toisaalta kuljetustalouden toisaalta liikenteen päästöjen osalta.

Maantiet numeroina

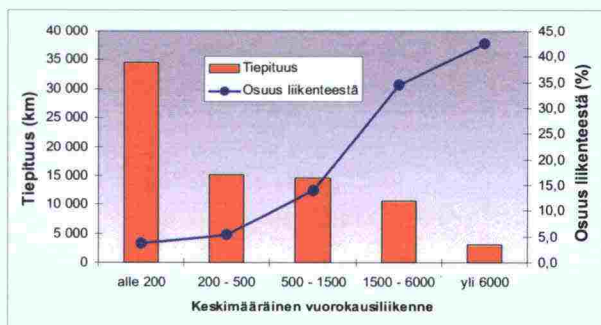
- Maanteitä yhteensä 78 200 km.
- Päivittäin hoidettavaa tiestöä siis liki 2 kertaa maapallon ympäri.
- Tiestöllä ajetaan vuodessa yhteensä 33 miljardia autokilometriä.
- Jokainen kansalainen kulkee vuodessa autolla maanteillä keskimäärin 9000 km.
- Tiestöllä kulkee vuosittain 390 miljoonaa tonnia tavaraa, runsas miljoona tonnia päivässä (27 000 rekka-autollista/päivä).
- Perustienpito maksaa ajokilometriä kohden runsaan sentin, vajaat 10 % liikenteen käyttökustannuksista.
- Tieliikenteen olosuhteiden kehittämisessä on yhteiskunnallista tuottavuuspotentiaalia.

Kuva 2. Maantiet numeroina.



Kuva 3. Keskimääräinen ajankäyttö liikenteessä.

Maanteistä lähes 50 % on vähäliikenteisiä. Niiden osuus liikenteestä on alle 5 %. Toisaalta vilkkain 5 % tiestöstä välittää lähes puolet koko liikenteestä. Tienpidon keskeisinä haasteina on varmistaa erityisesti näiden vilkkaiden teiden toimivuus ja turvallisuus sekä samanaikaisesti ylläpitää vähäliikenteisempiä tiestöä riittävän hyvässä käyttökunnossa. Asutuksen vähetessä syrjäseuduilla merkittävä osa erittäin vähäliikenteisestä tiestöstä ei enää tulevaisuudessa täytä maantien kriteerejä. Yleisen tieverkon ja yksityisen tieverkon rajankäynti tulee lähivuosina selvitettäväksi.



Kuva 4. Tiestön ja liikenteen jakautuminen eri liikennemäärän teille.

1.4 Liikenteen kehitys

Ennusteen mukaan liikenne kasvaa vuoteen 2030 mennessä koko tieverkolla keskimäärin 25 %. Kasvu yksittäisillä runkoverkon osuuksilla voi olla 50 % ja toisaalta muuttotappioalueiden yhdysteillä liikenne voi vähentyä yli 20 %.

Liikenteen ennustetaan kasvavan suunnittelukaudella noin 10 %. Vilkkaimmillaan kasvu voi olla yksittäisillä runkoverkon osilla yli 20 %. Samanaikaisesti liikenne voi vähentyä muuttotappioalueiden yhdysteillä yli 10 %.

Liikenteen kasvun alueellinen vaihtelu on voimakkaasti sidoksissa alueiden taloudelliseen kehitykseen ja väestömuutoksiin. Toisaalta tuotannon rakennemuutos ja jalostusasteen nousu vähentävät kuljetustarvetta. Suurinta kasvu on Uudenmaan ja Hämeen tiepiirien alueilla ja itäliikenteen kuormittamilla yhteyksillä.

Niistä ajoista, jolloin nykyinen tieverkko pääosin on rakennettu, liikenne on kasvanut yli kolminkertaiseksi. Vastaavana aikana myös autojen ominaisuudet ja liikumisen luonne ovat muuttuneet olennaisesti.

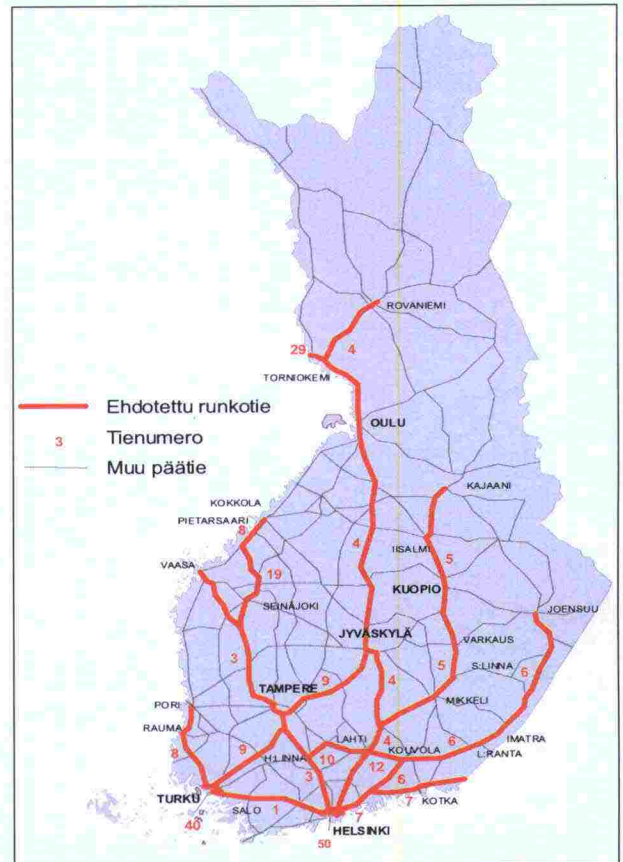
1.5 Tienpito ja alueiden kehittäminen

Vuonna 2002 voimaan tulleen alueiden kehittämislain seurauksena maakuntien rooli alueiden kehittämisessä on lisääntynyt ja lisääntyy edelleen. Maakunnilla on vastuu alueiden kehittämisen suunnittelusta. Valtion virastojen ja laitosten tulee ottaa toiminnassaan huomioon maakuntien suunnitelmat, edistää niiden toteuttamista ja arvioida tienpidon toimenpiteiden vaikutusta alueiden kehittymiseen.

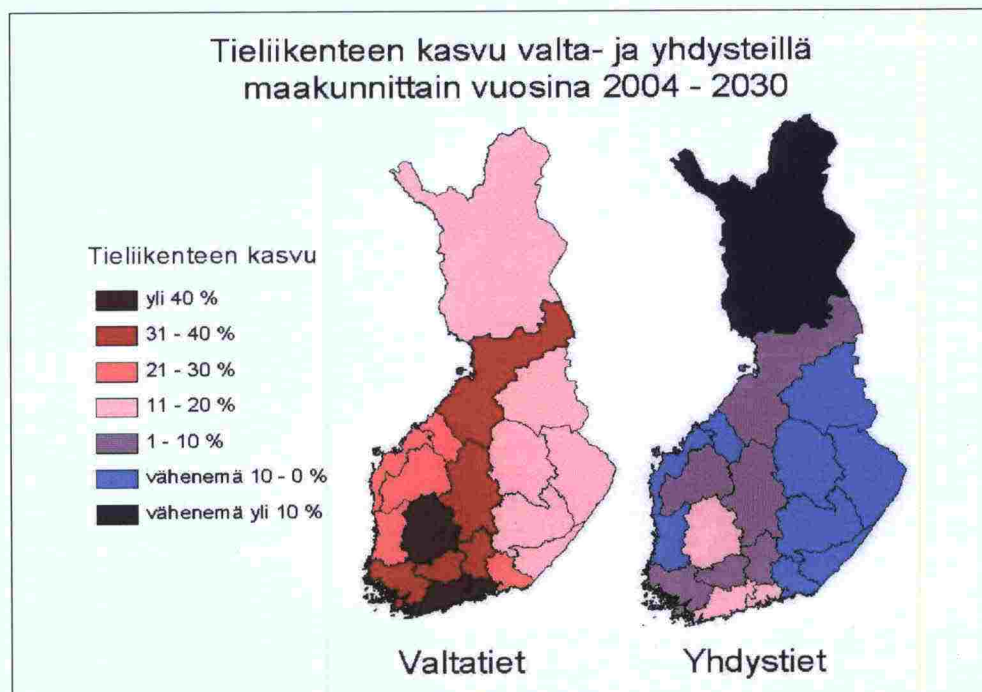
Maakuntien suunnitelmiin sisältyvät kaikki väyläinvestointihankkeet. Tiehallinto osallistuu maakuntasuunnitelmien ja -ohjelmien valmisteluun sekä edustaa liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalaan maakuntaohjelmien toteuttamissuunnitelmien ja maakuntien yhteistyöasiakirjojen valmistelussa. Maakuntaohjelmien toteuttamissuunnitelmat ja yhteistyöasiakirjat laaditaan vuorovaikutuksessa tiepiirien toiminta- ja taloussuunnittelun kanssa.

Kansainväliset yhteydet

Kansainvälisten kuljetusten kannalta haasteena on logistisen ketjun toimivuus ja kustannukset. Siihen vaikuttavat keskeisesti satamien, terminaalien ja rajanylityspaikkojen tieyhteydet. Tässä merkittävää roolia näyttelee E18 -tie kokonaisuudessaan, Kaakkois-Suomen rajaliikenteen väylät ja vilkkaimmat satamayhteydet.



Kuva 5. Runkotieverkko, luonnos (Valtakunnallisesti merkittävät maaliikenteen runkoverkot. Työryhmän mietintö. LVM 43/2006).



Kuva 6. Liikennemäärien keskimääräinen kehitys eri maakunnissa. Yksittäisellä tiellä kehitys voi poiketa huomattavasti maakunnan keskiarvosta.

Valtakunnalliset ja alueelliset yhteydet

Keskeisenä haasteena on riittävän nopeiden ja samalla turvallisten yhteyksien aikaansaaminen runkoverkolla. Merkittävä haaste on näitä käyttävien kuljetusketjujen toimivuuden varmistaminen terminaaleihin saakka.

Kaupunkiseudut

Suurena haasteena on vastata liikenteen kasvuun. Henkilöautoliikenteen kasvun hillitseminen, joukkoliikenteen edistäminen, olemassa olevaan verkkoon tukeutuvien uusien liikenteenhallintaratkaisujen löytäminen ja nykyisten väylien pullonkaulojen poistaminen ovat keskeiset toimintastrategiat.

Maaseutu

Keskeisenä haasteena on tiestön kunnon säilyttäminen liikenteen tarpeiden mukaisena. Seutu- ja yhdystiet ovat välttämätön linkki kuntakeskuksiin ja kuntakeskusten välillä. Toimintojen keskittyessä ja kuntarakenteen muuttuessa erityisesti kuntakeskusten välisten yhteyksien rooli kasvaa. Niiden merkitys on liikenteen määrään nähden selvästi suurempi.

1.6 Tienkäyttäjien odotukset

Tiehallinto seuraa säännöllisesti tienkäyttäjien ja sidosryhmien näkemyksiä ja odotuksia tienpidosta ja toisaalta myös vuorovaikutuksen toimivuudesta. Kuva sidosryhmien esittämistä tarpeista ja painotuksista saadaan myös käytännön vuorovaikutustilanteissa ja erilaisten tarveselvitysten kautta.

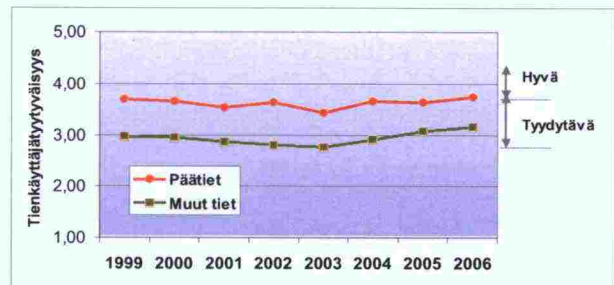
Sidosryhmien merkittävän enemmistön mukaan tienpiitoon käytettävät resurssit ovat erittäin vähäiset liikenteen tarpeisiin nähden. Resurssit tulisi tällaisessa tilanteessa kohdentaa painotetusti pääteiden liikenneolosuhteiden parantamiseen, suurten liikennemassojen hyödyksi. Tarpeiden kaksijakoisuutta kuitenkin korostaa se, että myös vähäliikenteinen tiestö, erityisesti kuntakeskusten välinen seututiestö ja sen kunto nousevat kannanotoissa voimakkaasti esille. Erityisesti seuduilla, joilla merkittävä osa alueellisista toiminnoista ja näin kuljetus- ja liikkumistarpeista tukeutuu seututiestöön.

Pääteiden olosuhteiden kehittämistä toivotaan alueellisesti mahdollisimman laaja-alaisesti. Tavoitteena ovat paremmat ajo-olosuhteet ja turvallisuus. Elinkeinoelämälle keskeisessä asemassa ovat ulkomaankaupan häiriöttömät ja täsmälliset kuljetukset ja toisaalta myös tuotantoketjun toisessa päässä toimivat raaka-ainekuljetukset vähäliikenteisellä tiestöllä. Tieverkon kehittämisen rinnalla korostuu liikenteen sujuvuus kaupunkiseuduilla, tieverkon riittävän hyvä talvikunnossapito ja päällysteiden kunto. Kuntien näkökulmasta tarveselvityksissä painottuvat erityisesti kevyen liikenteen

olosuhteet. Tiepiireissä tehdyt tarveselvitykset sisältävät esitykset uusien kevyen liikenteen väylien rakentamiseksi yhteensä noin 5000 km matkalla. Toiminnan nykyvolyymilla se tarkoittaisi neljän sukupolven työtä.

Tienkäyttäjät ovat jotakuinkin tyytyväisiä pääteiden pinnan kuntoon ja talvikunnossapitoon, mutta arvosana vähäliikenteisten teiden osalta on korkeintaan tyydyttävä.

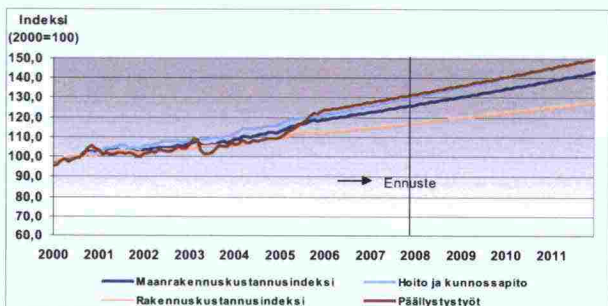
Sidosryhmien ja tienkäyttäjien arvioissa jäivät taka-alalle seikat, jotka eivät suoranaisesti liity liikkumistarpeisiin. Tällaisia ovat tienpidon yhteiskunnallisen vastuun aihealueet, kuten liikennetalous ja tieomaisuuden ylläpito. Myöskään liikenneturvallisuus ja ympäristö eivät korostu arvioissa. Tienpidon suunnittelussa ne kuitenkin asetetaan asiakastarpeiden rinnalle.



Kuva 7. Tienkäyttäjien tyytyväisyys teiden kunnossapidon tasoon pääteillä ja muilla teillä. Kuvassa on yhdistetty talvikunnossapidon taso ja päällysteiden kunto.

1.7 Kustannustason nousu

Maarakennusalan kustannustaso on vuodesta 2000 noussut yli 20 % ja nousee edelleen tuottavuuden kehitystä nopeammin. Vuonna 2011 maarakennusalan kustannukset ovat arviolta 20–25 % suuremmat kuin vuonna 2005 ja noin 15 prosenttiyksikköä korkeammat kuin rakennuslalla keskimäärin.

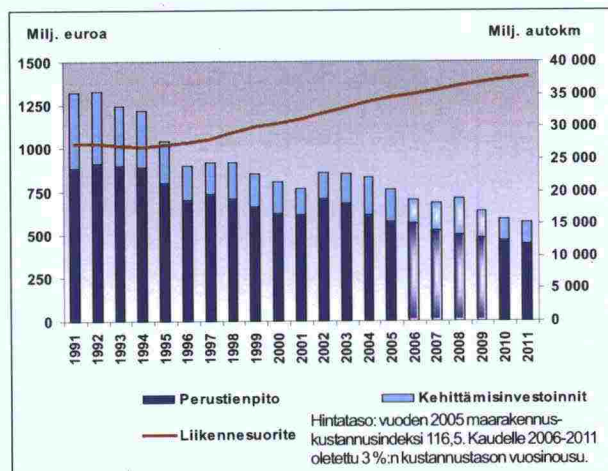


Kuva 8. Tienpidon kustannustason toteutunut ja arvioitu kehitys.

Kustannustason noustessa tiebudjetin ostovoima vähennee selvästi. Suunnittelukaudella perustien pidon rahoitus on vuositasolla ostovoimaltaan runsaat 50 milj. euroa pienempi kuin se olisi vuoden 2006 kustannustasossa. Koko suunnitelmakaudella tämä merkitsee lähes 300 milj. euron vajetta. Koska tienpidon sopimukset ovat enenevässä määrin indeksisidonnaisia, pitää tuo erotus kuroa umpeen parantuvasta tuottavuudesta aikaan saatavilla alhaisemmilla sopimushinnoilla, määrärahaa lisäämällä tai tienpidosta tinkimällä.

Vuodesta 2000 liikenteen määrä on kasvanut 15 %. Samalla Tiehallinnolle on kunnilta siirtynyt ja siirtyy kunnossapitovelvoitteita valaistuksen, kevyen liikenteen väylien ja pysäkkien osalta useiden miljoonien eurojen edestä.

Kustannustason nousu pakollisissa kunnossapitotöissä vähentää entisestään jo lähes minimiin supistuneita mahdollisuuksia toteuttaa liikenneympäristön parantamisinvestointeja. Tämä ja liikenteen kasvu vievät pohjaa liikenneturvallisuustavoitteiden toteuttamiselta.



Kuva 9. Tienpidon määrärahat 1991–2011 sekä liikennesuoritteiden kehitys.

1.8 Liikenteen hallinnan kasvava rooli

Liikenteen hallinnan tavoitteena on hyödyntää väyläkapasiteettia tehokkaammin sekä parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Liikenteen hallinnan keinoilla pyritään vaikuttamaan myös kulkumuodon, reitin tai matkan tai kuljetuksen ajankohdan valintaan. Liikenteen hallinta on osa liikennejärjestelmätasoisista liikenne- ja matkaketjujen suunnittelua. Siihen liittyy keskeisesti uuden teknologian hyväksikäyttö, liikenteen operatiivinen ohjaus sekä nopeuksien säätely ja niiden automaattivalvonta. Myös ajantasainen liikennetiedotus sekä liikenteessä jo oleville että matkaan lähtijöille kuuluu liiken-

teen hallinnan keinoihin. Liikenteen hallinnassa keskeistä on eri viranomaisten ja vastuutahojen sekä kulkumuotojen yhteistyö. Myös tienkäyttäjien oman käyttäytymisen rooli korostuu.

Liikenteen hallintaan kohdistuu suunnitelmakaudella suuria odotuksia. Fyysisten väyläratkaisujen rinnalla tarvitaan uusia keinoja varsinkin, kun tienpidon rahoitusmahdollisuudet tuntuvat jatkuvasti pysyvän erittäin tiukoina. Päivittäisten matkojen ja kuljetusten palvelutason turvaamiseksi on tie- ja liikennealojen kehittämisessä etenkin ruuhkautuvilla kaupunkiseuduilla yritettävä löytää uusia innovatiivisia kehittämispolkuja, joissa ennistä enemmän hyödynnetään liikenteen hallinnan keinoja ja muitakin parantamistoimia toteutetaan vaiheittain.

Euroopan ruuhkaisilla alueilla liikenneverkon jatkuvan toimivuuden valvonta ja ohjaus on yhä välttämättömpää. Nopeuksia, reittejä ja pääsyä moottoriteille on voitava säätää jatkuvasti ja poikkeustilanteita kaukoselvittää ennakkosuunnitelmien avulla välittömästi. Suomessa tällaisia tarpeita on lähinnä vain suurimmilla kaupunkiseuduilla, joilla tehokkaita liikenteen ohjauskeinoja ovat mm. liikenteen tiedotus, bussikaistajärjestelyt, paikoituspolitiikka ja työaikojen porrastus. Maaseutuoloissa tarpeet liittyvät lähinnä nopeuksien ja ajokäyttäytymisen säätelyyn ja valvontaan sekä liikenteen tiedotukseen.

2 Tienpidon strategia

Tavoitteet ja priorisointi

Tienpidon tavoitteena on turvata päivittäisten matkojen ja kuljetusten toimivuus sekä varmistaa liikenteessä toimiville turvallinen, toimiva ja ympäristön huomioon otta-va toimintaympäristö. Tiestön ylläpitäminen ja kehittäminen laajuudeltaan ja palvelutasoltaan yhteiskuntaa palvelevana toteutetaan mahdollisimman tehokkaasti. Tienpito tukeutuu asiakkaiden tarpeisiin ja yhteiskunnan tavoitteisiin. Asiakaslähtöinen toiminta edellyttää joustavuutta ja riittävää alueellista näkökulmaa ja päätöksentekomahdollisuutta.

Asiakaslähtöinen tienpito merkitsee, että ratkaisut ja valinnat perustellaan asiakkaan kannalta ymmärrettävästi. Tämä on perusedellytys toiminnan pitkäjänteiselle rahoitukselle ja hyväksyttävyydelle.

Tiehallinnon asiantuntija-arvion mukaan kestävä tienpito edellyttäisi noin 710 milj. euron rahoitusta perustienpidossa ja vuosittain suuruusluokkaa 300 milj. euron panostusta tieverkon kehittämiseen.

Tienpidon eri toimet priorisoidaan seuraavasti:

1. Päivittäisen liikennöitävyyden turvaaminen (talvihoito, lauttaliikenne, liikenteen hallinta)
2. Liikenteen ajo-olosuhteiden varmistaminen (tiestön kunnan ylläpito, korvausinvestoinnit)
3. Liikenteen toimivuuden ja turvallisuuden varmistaminen, ympäristöhaittojen vähentäminen (alueelliset pienet investoinnit)
4. Tie- ja liikenneolojen pitkäjänteinen kehittäminen (teemahankkeet ja kehittämishankkeet)

Rahoituksen muuttuessa toimet varmistetaan tämän järjestyksen mukaisesti. Pitkäjänteinen vastuullinen tienpito edellyttää kuitenkin tasapainoista toimimista kaikilla näillä sektoreilla.

Tiestön kunnossapito, käytön ohjaus ja asiakaspalvelu

Tieverkon hoidon taso säilytetään pääosin nykyisellään. Palvelutaso porrastetaan tarkoituksenmukaisesti ottaen huomioon liikennemäärän lisäksi tien merkittävyys paikallisten liikennetarpeiden kannalta. Lauttaliikenteen palvelutaso säilyy nykyisellään ja palvelun tuottaminen kilpailutetaan.

Tieverkon käytön ohjaus ylläpidetään pääosin nykyisessä laajuudessa. Ajantasaisen liikenneinformaation laatua parannetaan liikenteen ajantasaista seurantajärjestelmää kehittämällä keskeisellä päätieverkolla ja suurilla kaupunkiseuduilla. Tiehallinto keskittyy viranomaispalveluihin ja luo edellytyksiä kaupallisten lisäarvopalveluiden kehittymiselle.

Liikennettä palveleva ja tienpitoon liittyvä asiakaspalvelu toimii tehokkaasti, tarkoituksenmukaisesti ja asiakkaan kannalta selkeästi.

Tieverkon kunnon osalta painotetaan asiakkaan kokemaa palvelutasoa. Ylläpidon painopistettä siirretään pääteiden riittävän hyvän pintakunnon varmistamiseen tinkimällä vähäliikenteisimmän tiestön ylläpidosta. Näin lisätään ylläpidon positiivisia liikennetalous-, turvallisuus- ja ympäristövaikutuksia. Rakenteiden kestävyys varmistetaan ensisijaisesti suurista kustannus- tai toimivuusriskejä omaavissa kohteissa. Niitä ovat erityisesti pää- ja seututiestön sillat sekä pääteiden kuormituskestävyyden varmistaminen. Siltojen peruskorjausta lisätään. Kelirikon haittavaikutuksia vähennetään vain rajatusti (nykyistä vähemmän). Painorajoituksia käytetään asiakaslähtöisesti. Varusteiden ja laitteiden (esim. kaiteiden) kunnostusta lisätään niin, että toimet lisäävät liikenteen turvallisuutta.

Liikenteen toimivuuden ja turvallisuuden varmistaminen ja ympäristöhaittojen vähentäminen

Joustava ja asiakaslähtöinen tienpito edellyttää, että liikenteen olosuhteita ylläpidetään ja parannetaan paikallisesti ympäröivän yhteiskunnan jatkuvasti muuttuvien ja usein aivan välttämättömien tarpeiden mukaan.

Kehysrahoitus ei juuri mahdollista liikenneympäristön parantamista. Niissä vähissä toimissa, joita toteutetaan, keskeisessä asemassa on liikenneturvallisuus. Pääpaino on kuitenkin ratkaisuissa, jotka liikenneturvallisuuden lisäksi samalla myös parantavat liikenteen toimivuutta, palvelutasoa tai liikkumismahdollisuuksia. Liikenneturvallisuutta parannetaan lisäksi erillisillä tienpitotoimilla, kuten tärisevillä reunaviivoilla, liikenteen ohjausjärjestelyillä ja kaiteiden kunnostuksella sekä lisäksi nopeusrajoituksilla ja automaattisella nopeusvalvonnalla. Ympäristöhaittoja poistetaan vain rajatusti pohjavesien osalta. Meluntorjuntaa tehdään vain muiden investointien yhteydessä.

Tie- ja liikenneolojen kehittäminen

Tieverkon kehittämistä toteutetaan pitkäjänteisesti erikokoisin investoinnein niin, että asiakkaiden saama hyöty suhteessa käytettyihin panoksiin on mahdollisimman suuri. Tienpidon budjetissa pienehköt kehittämiskohteet kootaan teemahankkeiksi, jotka yhdessä suurien kehittämishankkeiden kanssa kootaan pitkäjänteiseksi investointiohjelmaksi.

Kehittämisinvestoinnit pohjautuvat päätieverkon kehittämissuunnitelmaan, runkoverkkoa koskeviin linjauksiin, pääteiden kohtaamisonnettomuuksien vähentämishjelmaan sekä poliittisella tasolla sovittuihin hankekoreihin. Kehittämisen pääpaino on runkoverkolla ja kaupunkiseuduilla. Kehittäminen kohdennetaan ja ohjelmoidaan runkoverkolla yksittäisten hankkeiden sijasta entistä enemmän yhteysvälikohtaisesti. Kehittämisen määrä on riippuvainen investointikohtaisista rahoituspäätöksistä.

Kehittämisinvestointien suunnittelu edellyttää riittävän pitkäjänteistä päätöstä rahoituksesta. Suunnitteluun otettavien suurten kehittämisinvestointien sekä teemahankkeiden prioriteetti ratkaistaan valtakunnallisesti. Keskeisinä kriteereinä ovat: liikennejärjestelmäsuunnitelmien aiesopimusten edellyttämät ratkaisut, liikenteellisen ongelman suuruus ja akuuttisuus. Suunnittelun eri vaiheissa tarkastellaan vaihtoehtoisia ratkaisuja ja sovelletaan neliporrasmallin periaatteita ja näin pyritään matkojen ja kuljetusten sekä yleensä liikenteen toimivuuden kannalta mahdollisimman optimaalisiin ratkaisuihin. Liikenteen hallinnan keinot korvaavina tai täydentävinä ratkaisuina hyödynnetään tehokkaasti.

Tieverkon laajuus ja rajapinta yksityisteihin

Alueellisten väestömuutosten vuoksi merkittävällä osalla vähäliikenteistä tiestöä liikennemäärät vähenevät. Osa maanteistä on menettänyt tai tulee menettämään yleisen tien merkityksen. Maantieverkon tavoitteellisesta laajuudesta pyritään liikennehallinnon tasolla saamaan aikaan periaatepäätös. Tähän edetään vähämerkityksellisiä maanteitä lakkauttamalla erikseen sovittu etenemispulun mukaisesti niin, että tasapuolinen ja oikeudenmukainen tienpitovastuu toteutuu koko maassa.

3 Tienpito

3.1 Rahoituskehyksen asettamat reunaehdot

Suunnitelmakauden rahoituskehykset ovat perustienpidossa ja liikenneympäristön parantamisessa vuosittain noin 150 milj. euroa Tiehallinnon asiantuntija-arvioita pienemmät. Jo päätetyt vuosina 2007-2008 käynnistyvät tieverkon kehittämisinvestoinnit valmistuvat suunnitelma-kaudella. Liikenteelliset tarpeet edellyttäisivät kuitenkin erityisesti päätieverkkoon kohdistuvia uusia investointipäätöksiä jo vuonna 2008.

Strategian mukainen panostus kunnossapitoon mahdollistaa tyydyttävästi tieverkon ylläpidon ja päivittäisen hoidon. Tiestöä pelkästään kunnossapitämällä se ei seuraa aikaansa. Maanteiden liikenteestä noin 35 % kulkee taajamaolosuhteissa. Merkittävä ja kasvava osa tästä on kasvukeskusalueilla. Ympäröivän maankäytön ja yhdyskuntien kehittymisen paineet kohdistuvat näin maanteihin.

Liikenneympäristön kehittämisinvestointien, mm. kevyen liikenteen väylien, liittymäsaneerausten, kaistajärjestelyjen jne. tarve on paikoin moninkertainen tiedossa olevaan rahoitukseen nähden. Puutteet näkyvät liikenteen turvallisuudessa, toimintojen vaikeutumisena sekä energian kulutuksen lisääntymisenä ja turhina päästöinä.

Rakenteilla olevat ja perussuunnitelman mukaisesti käynnistyvät suuret kehittämisinvestoinnit parantavat tieverkkoa keskeisillä yhteysväleillä, mutta niiden kilometrimääräinen osuus runkoverkonkin koko pituudesta on vain 9 % ja koko päätieverkosta ainoastaan pari prosenttia. Tällä tahdilla päätieverkosta on vuonna 2030 modernisoitu vasta noin 5 % päätieverkon pituudesta.

3.2 Tienpidon uusi tehtäväjako

Tieliikenne ja tieverkko ovat keskeisin osa koko liikennejärjestelmää. Tienpito jakautuu strategisessa mielessä seuraaviin kokonaisuuksiin:

- **Tieverkon kunnossapito ja käytön ohjaus.** Kunnossapitoa ovat tieverkon hoito, esimerkiksi talvikunnossapito ja sorateiden pinnan taseaus sekä tieverkon ylläpito, esimerkiksi päällysteiden ja tierakenteiden uusiminen tai siltojen korjaus jne. Käytön ohjausta ovat liikenteen tiedotus ja informaatio, häiriönhallinta sekä ajantasainen liikenteen ohjaus.

- **Liikenneympäristön parantaminen** sisältää pieniä ja keskisuuria investointeja, joilla kohennetaan olemassa olevaa tiestöä ja liikennejärjestelyjä ympäröivän yhdyskunnan ja liikenteen muuttuvia tarpeita vastaavaksi. Tällaisia toimia ovat mm. liittymien parantaminen tai uusien rakentaminen, turvallisuusrakenteiden lisääminen, kevyen liikenteen väylien ja ohituskaistojen rakentaminen, riistaidat jne. Liikenneympäristön parantaminen toteutetaan alueellisinä investointeina ja keskitetysti ohjelmoituina teemahankkeina.
- **Tieverkon kehittäminen** koostuu suurista investoinneista, joilla nykyinen toiminnallisesti vanhentunut tieverkko modernisoidaan vastaamaan tämän päivän ja tulevaisuuden tarpeita. Kehittämistä ovat myös uusien yhteyksien rakentaminen sekä suuret liikennejärjestelyt kaupunkiseuduilla.

Liikenneympäristön parantaminen (alueelliset investoinnit ja teemahankkeet) eriytetään omaksi momentiksi, jolloin "perustienpito" sisältää vain tieverkon kunnossapidon ja käytön ohjauksen sekä Tiehallinnon oman toiminnan (hallinto, T&K). Tämä muutos merkitsee käyttömenojen ja investointien selkeää rajausta.

Liikenneympäristön parantaminen sisältää myös liikenteen operatiivisen ohjauksen ja liikenteen hallinnan tarvitsemat investoinnit. Telematiikkalaitteiden käyttö ja ylläpito, ml. korvausinvestoinnit kohdennetaan kunnossapidon menoiksi perustienpitoon. Korvausinvestoinnit eivät ole varsinaisia investointeja, vaan ovat rinnakkaisia toimia ylläpidon kanssa ja siten osa perustienpitoa.

Suunnittelu eriytetään momenttijaon mukaisesti perustienpidon suunnitteluun, ml. mittaukset ja inventoinnit, liikenneympäristön parantamisen hankkeiden suunnitteluun ja kehittämisinvestointien suunnitteluun.

Taulukko 1. Tienpidon kustannukset.

Milj. euroa	Tot. 2004	Tot. 2005	Arvio 2006	Suun 2007	TTS 2008	TTS 2009	TTS 2010	TTS 2011
PERUSTIENPITO	510,1	520,7	524,9	502,4	509,8	509,4	509,3	510,7
- Hallinto, t&k, maksullinen toiminta	85,4	74,2	86,1	79,3	80,2	79,2	78,7	78,7
- Kunnossapito ja käytön ohjaus	424,7	446,5	438,8	423,1	429,6	430,2	430,6	432,0
TIEINVESTOINNIT								
Liikenneympäristön parantaminen	81,9	101,7	82,9	71,0	42,5	34,5	34,0	31,0
Kehittämisinvestoinnit	110,9	112,6	83,5	125,8	310,2	310,8	161,6	74,6
Maa-alueiden hankinta korvaukset	24,5	27,8	34,4	30,6	26,8	26,8	26,8	26,8
Tienpito yhteensä	727,4	762,8	725,7	729,8	889,3	881,6	731,7	643,1
<i>Vanha perustienpito yhteensä</i>	<i>506,6</i>	<i>548,2</i>	<i>521,7</i>	<i>494,1</i>	<i>472,1</i>	<i>464,7</i>	<i>464,6</i>	<i>463,0</i>

3.3 Tieverkon kunnossapito ja käytön ohjaus

Tienpidon strategian mukaisesti varmistetaan ensisijaisesti tieverkon kunnossapidon ja käytön ohjauksen riittävä taso.

Taulukko 2. Tieverkon kunnossapidon käytön ohjauksen kustannukset.

Milj. euroa	Tot. 2004	Tot. 2005	Arvio 2006	Suun 2007	TTS 2008	TTS 2009	TTS 2010	TTS 2011
Tieverkon hoito	200,7	203,4	206,8	198,9	209,6	209,2	209,1	210,0
Tieverkon ylläpito	216,5	235,6	224,5	216,6	212,5	213,5	214,0	214,5
Liikenteen operatiivinen ohjaus	3,5	3,5	3,5	3,6	3,5	3,5	3,5	3,5
Tiestömittaukset, inventoinnit, selvitykset	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
Tieverkon kunnossapito ja käytön ohjaus	424,7	446,5	438,8	423,1	429,6	430,2	430,6	432,0

Tieverkon hoito

Tieverkon hoidolla mahdollistetaan liikenne talvella, pidetään soratiet kulkukelpoisina, hoidetaan lauttaliikenne, tieympäristön siisteys ja varusteiden ml. valaistuksen käyttökunto. Tieverkon hoidon taso säilytetään nykyisellään. Hoidon laatua kuitenkin arvioidaan jatkuvasti tienkäyttäjäpalautteen ja mm. talviturvallisuuden seurannan kautta ja laatua täsmennetään rahoituksen sallimissa puitteissa asiakaslähtöisesti. Tavoitteena on entistä paremmin varmistaa, että palvelun tuottajat, urakoitsijat, tuottavat vaaditun palvelutason mahdollisimman kattavasti ja yhtenäisesti ja niin, että palveluhenkisyys ja tienkäyttäjien tyytyväisyys paranee.

Hoidon hankinnassa on kattavasti käytössä toimivuusvaatimukset ja palveluhenkisyyttä parantava bonusjärjestelmä. Näillä kannustetaan urakoitsijoita jousta vaan asiakassuuntatuneeseen toimintatapaan, mutta samalla myös tuottavuuden parantamiseen.

Tiesuolan käyttö jakaa jatkuvasti tienkäyttäjien mielipiteet. Suolan käytön vähentämistä jatketaan erityisesti pohjavesialueilla, kuitenkin niin, että liikenteen turvallisuus ja sujuvuus varmistetaan.

Liikenneympäristön hoitoon, joka sisältää mm. tiestön varusteiden hoidon, on sisällytetty nyt myös liikenteen operatiivisen ohjauksen tarvitsemien laitteiden ja järjestelmien hoito- ja käyttökulut. Aiemmin nämä on esitetty liikenteen operatiivisen ohjauksen (liikenteen hallinnan) menoina. Tienvarsitelematiikan määrän lisääntyessä myös niiden hoitotarve lisääntyy. Tien eri varusteiden, laitteiden, rakenteiden ja ympäristön kunto ja hoitotaso pidetään tarkoituksenmukaisella tasolla.

Kaksi yhteysalusreittiä muuttuu maantielauttayhteydeksi, kun niiden hallinnointi siirtyy Merenkululaitokselta Tiehallinnolle 1.1.2007. Näin ollen lauttayhteyksien määrä lisääntyy nykyisestä 41:stä yhdellä, kun rakenteilla oleva yksi siltakohde valmistuu.

Suunnittelukaudella on varauduttu lauttakaluston uudistamiseen. Kalustoinvestoinnit edellyttävät myös ranta-laitteiden uusimista. Investointitarpeet syntyvät lautta-kaluston vanhenemisen lisäksi kantavuuspuutteista. Ajoneuvojen koon kasvu ja liikenteen lisääntyminen vai-kuttavat lauttojen palvelutasoon.

Lossien aikataulusidonnaisuudesta luovutaan siellä, missä se liikenteen kannalta on järkevää ja missä sitä tullaan ao. kunnan taholta esittämään. Lauttaliikenne tultaneen kilpailuttamaan suunnittelukaudella.

Taulukko 3. Tieverkon hoidon kustannukset.

Milj. euroa	Tot. 2004	Tot. 2005	Arvio 2006	Suun 2007	TTS 2008	TTS 2009	TTS 2010	TTS 2011
Talvihoito	94,5	93,8	91,0	83,3	88,0	87,0	86,0	86,0
Liikenneympäristön hoito- ja käyttöpalvelut	55,0	56,0	61,5	60,7	61,0	60,5	60,0	59,5
Sorateiden hoito	27,0	26,8	26,0	24,1	24,4	24,1	24,1	24,1
Lauttaliikenne	24,2	26,8	28,3	30,8	36,2	37,6	39,0	40,4
Tieverkon hoito ja käyttö	200,7	203,4	206,8	198,9	209,6	209,2	209,1	210,0

Tieverkon ylläpito

Päällysteiden ylläpito sisältää kuluneen päällysteen uu-simisen sekä tarpeelliset korjaukset sen alapuoliseen rakenteeseen.

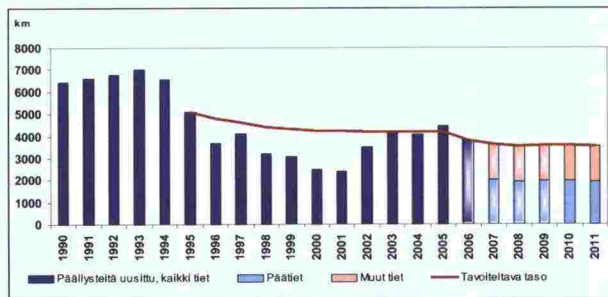
Päällysteiden ylläpidon painopistettä siirretään vilkkaam-pien teiden suuntaan. Näin panostuksesta saadaan enemmän liikenteellisiä hyötyjä erityisesti liikenteen energiatehokkuuden parantamisen osalta. Vilkkaiden teiden päällysteiden kunto hiukan paranee, mutta vähä-liikenteisten teiden pintakunto heikkenee. Päällysteiden palvelutaso suunnitellaan entistä monipuolisemmilla ja asiakaslähtöisemmillä kriteereillä, mikä muuttaa toimen-piteitä ja niiden kohdentumista. Vähäliikenteisillä teillä pyritään ottamaan käyttöön uutta teknologiaa, millä ne voidaan ylläpitää päällystettyinä ja estää muuttamista sorapintaisiksi. Painotusmuutos merkitsee siirtymää uudelleenpäällystyksen rakenteiden korjauksista.

Erityisesti vähäliikenteillä tiestöllä päällysteen uusimi-nen edellyttää useimmiten myös rakenteen korjausta ja vahvistamista. Rakenteen korjaus tehdään silloin, kun se pitkän aikavälin kannalta on taloudellista eli riittä-västi lisää päällysteen ikää ja sen tuottamaa palveluta-soa.

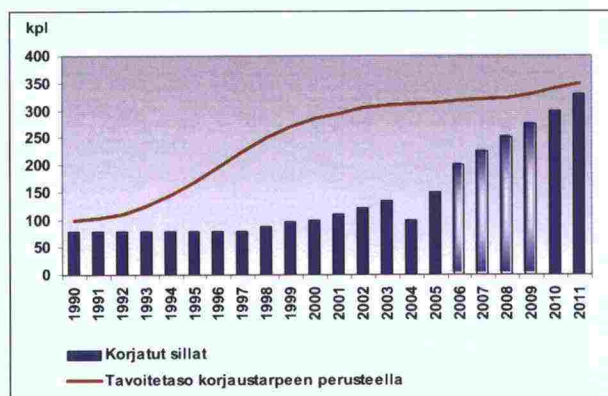
Tiementöiden taso pidetään pääosin nykyisellä tasol-la. Tiementöiden käyttö yhtenäistyy vähäliikenteisellä verkolla. Vilkkaimmalla tieverkolla lisätään päällystee-seen jyrkempiä tärkeitä reuna- ja keskiviivoja. Tavoit-teena on vähentää kohtaamis- ja suistumisonnettomuuk-sia.

Taulukko 4. Tieverkon ylläpidon kustannukset.

Milj. euroa	Tot. 2004	Tot. 2005	Arvio 2006	Suun 2007	TTS 2008	TTS 2009	TTS 2010	TTS 2011
Päällysteiden ylläpito	61,5	68,0	63,8	68,5	66,5	67,0	67,0	68,0
Tierakenteiden korjaus	87,0	94,6	89,7	66,4	65,0	65,0	65,0	64,0
Tiementöinnit	14,0	14,0	14,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0
Siltojen ylläpito	34,9	38,1	36,0	41,0	45,0	45,5	46,0	46,5
Kelirikkokorjaukset	8,7	9,5	9,0	10,0	8,0	7,0	6,5	6,0
Varusteiden ja laitteiden ylläpito (sis.telematiikan)	9,2	10,1	9,5	11,5	10,5	10,5	11,0	11,5
Painumaohjelma				4,2	3,5	3,5	3,5	3,5
Muu ylläpito (kiinteistömaa-alueet)	1,1	1,3	2,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Tieverkon ylläpito- ja korvausinvestoinnit	216,5	235,6	224,5	216,6	212,5	213,5	214,0	214,5



Kuva 10. Päällysteitä uusitaan tarpeen mukaisesti.



Kuva 11. Siltojen korjausmäärää lisätään tarpeen mukaisesti.

Siltojen kunnon heikkeneminen saadaan pysähtymään vuoden 2008 loppuun mennessä. Tämän jälkeen peruskorjausten jälkeensä jäämää kurotaan umpeen niin, että vuonna 2010 huonokuntoisia siltoja on enintään 700 kpl ja että erittäin huonokuntoisia siltoja valta-, kanta- ja seututeillä on enintään 50 kpl. Tällä hetkellä huonokuntoisia siltoja on yli 1000 kappaletta. Tavoitteen saavuttaminen edellyttää panostuksen asteittaista lisäämistä siltojen korjaukseen nykyisestä noin 36 milj. eurosta 46 milj. euroon suunnitelmakauden lopussa.

Kelirikon määrä ja myös painorajoitusten kokonaispituus on viime vuosina vähentynyt. Tämä on edullisten säiden ja viime vuosina toteutettujen korjaustoimien tulosta. Kelirikkokorjauksia on viime vuosina toteutettu noin 200 tiekilometrillä. Kelirikkoalttiita tiekohtia on vajaa kymmenkertainen tiepituus, joskin kaikkia ei ole kannattavaa korjata. Toisaalta rakentamattomilla tai heikosti rakennetuilla teillä kelirikkoa ja kantavuuspuutteita ilmaantuu liikenteen kuormituksen seurauksena myös uusiin tienkohtiin. Korjausmäärä vähenee suunnitelmakaudella nykytilaan verrattuna.

Varusteiden ja laitteiden kunto on lievästi heikkenemässä, toisaalta ne vanhenevat myös toiminnallisilta ominaisuuksiltaan. Viime vuosina ei ole ollut mahdollisuutta niiden systemaattiseen korjaamiseen. Varusteiden määrä lisääntyy jatkuvasti ja samalla entistä suurempi osa saavuttaa uusimisiään. Erityisesti kaiteiden osalta myös niiden toiminnallinen vanhentuminen asettaa paineita ohjelmoidulle uusimiselle, minkä arvioitu kokonaistarve on suuruusluokkaa 150 milj. euroa. Suunnitelmakaudella tähän voidaan käyttää kuitenkin vuosittain ainoastaan noin miljoona euroa.

Tiestölle on paikoin syntynyt suuria painumia, joiden korjaaminen kevyehköin ylläpitotoimin ei ole mahdollista. Painumien suunnitelmalliseksi korjaamiseksi on laadittu ohjelma, jonka mukaisesti vilkkaiden teiden eniten liikennettä haittaavat painumat poistetaan.

Telematiikkalaitteiden ylläpidon tarve lisääntyy jatkuvasti, erityisesti suunnittelukauden loppupuolella. Maanteillä on yhteensä noin 500 valo-ohjattua liittymää, merkittävä osa yhteisomistuksessa kuntien kanssa. Ylläpitotarve syntyy laitteiden ja ohjauskojeiden fyysisestä ja teknisestä vanhenemisesta ja tarpeesta päivittää ohjausmuuttuneiden liikennevirtojen mukaisesti. Vain välttämättömät korjaustarpeet voidaan toteuttaa.

Liikenteen operatiivinen ohjaus

Liikenteen operatiivista ohjausta ovat ajantasainen liikenteen ja tieolosuhteiden seuranta ja tiedottaminen, häiriön hallinta, ajantasainen liikenteen ohjaus ja liikenteen nopeussäätely ja -valvonta. Keskeisenä toimijana on Tiehallinnon liikennekeskus, joka operoi neljällä paikakunnalla: Helsinki, Turku, Tampere ja Oulu. Liikenteen operatiivisen ohjauksen kustannukset ovat noin 3,5 milj.euroa/vuosi.

Liikenteen operatiivista ohjausta kehitetään ja tuotetaan viranomaisyhteistyönä poliisin, Häätäkeskuslaitoksen, kuntien ja muiden toimijoiden kanssa. Liikenteen hallinnan toimintalinjan mukaisesti Tiehallinto keskittyy liikenteen ohjaukseen ja tuottaa liikenteen reaaliaikaista tietoa. Siihen pohjautuvaa informaatiota sekä personoituja ja maksullisia erillispalveluja toteutetaan yhä enemmän palvelujen tuottajien toimesta.

Ajantasainen liikenneolojen seurantarjestelmä toteutetaan tärkeimmillä päätieverkon yhteysväleillä sekä Helsingin, Turun, Tampereen ja Oulun kaupunkiseuduilla yhdessä alueiden toimijoiden kanssa. Matka-aikatietoa tuotetaan noin 3000 tiekilometrille ruuhkaisimmilla runkoteillä ja kaupunkiseutujen pääväylillä.

Varareittien käyttöpalvelua kehitetään ja toteutetaan yhdessä muiden toimijoiden kanssa. Tavoitteena on sähköinen varareittipalvelu sidosryhmien käyttöön sekä tulevaisuudessa ajoneuvojen päätteisiin.

Automaattista nopeuden valvontaa lisätään yhdessä poliisin kanssa. Tavoitteena on, että automaattisesti valvottavia tieosuuksia olisi vuoteen 2010 mennessä 3 000 km, mikä tarkoittaa noin 500 km lisäystä suunnitelma-kaudella.

Selvityksen mukaan muuttuvien nopeusrajoitusten käyttöönotto vilkkaimmilla runkoverkon yhteysväleillä olisi kannattavaa. Myös tienkäyttäjät pitävät sitä hyvänä. Ilman erillistä rahoitusta järjestelmää ei kuitenkaan ole mahdollista toteuttaa edes rajatusti.

Tiestömittaukset, inventoinnit ja selvitykset

Tienpito, sen suunnittelu ja hankinta edellyttävät tietön, liikenteen ja tien käytön monipuolista hallintaa. Tämä tietous ja sen ajan tasalla pito hankitaan pääosin ulkopuolisena palveluna. Tähän kustannuserään kuuluu myös kunnossapidon edellyttämien suunnitelmien ja selvitysten hankinta. Mittauksiin käytetään noin 4 milj.euroa vuodessa.

3.4 Tieverkon kehittäminen

Liikenneympäristön parantaminen

Maantieverkon on palveltava ympäristön muuttuvaa maankäyttöä mm. mahdollistettava uudet kulkutiet ja liittynät, muuntauduttava paikallisesti kuntien toteuttamiin liikennejärjestelyihin, tuettava muuttuvia joukko-liikenteen ratkaisuja, mahdollistettava elinkeinoelämän kuljetusten pääsy tieverkolle myös tuotantolaitosten sijainnin tai niiden kuljetusten muuttuessa. Lisäksi yhteiskunnassa on selkeät tavoitteet liikenneturvallisuuden, ympäristön tilan parantamiseksi ja mm. kevyen liikenteen edistämiseksi ja sen turvaamiseksi. Nämä kaikki vaativat erikokoisia investointeja kattavasti koko maassa, runsaimmin kasvavilla kaupunkiseuduilla ja niiden kehyskunnissa.

Liikenneympäristön parantaminen jaetaan ohjelmoinnin ja vaikuttavuuden kannalta kahteen ryhmään:

- Alueelliset pienet investoinnit, jotka ohjelmoidaan joustavasti tiepiirien toimesta ja joiden tarve on arvioitu yhdessä paikallisten toimijoiden kanssa erilaisten analyysien ja selvitysten perusteella mm. kunnat. Alueelliset investoinnit mahdollistavat tienpidon strategian mukaisen, riittävän joustavan ja asiakaslähtöisen toiminnan.
- Teemahankkeet, jotka ovat keskisuurten tai pienhekköjen hankkeiden tai muiden toimenpiteiden muodostamia kokonaisuuksia, joilla on yhteinen vaikutusalue, teema. Teemahankkeet ohjelmoidaan ja päätetään valtakunnallisesti ja ovat siten verrattavissa tieverkon kehittämisinvestointeihin. Useimmat teemojen yksittäisistä hankkeista ovat sen verran kalliita, ettei niitä voida toteuttaa tehokkaalla aikataululla tiepiirin alueellisesta kehyksestä.

Alueellisilla investoinneilla ja teemahankkeilla on samat tavoitteet. Uusi ryhmittely lisää päätöksenteon mahdollisuuksia ja joustavuutta. Alueelliset investoinnit perustuvat kuntien ja muiden alueellisten sidosryhmien tekemiin aloitteisiin, yhteisiin hankkeisiin ja Tiehallinnon tekemiin, liikennettä koskeviin tarveanalyysiin. Lähes puolet tarpeista syntyy maankäytön ja elinkeinoelämän kehittymisen ja muuttumisen tarvitsemista liikennejärjestelyistä ja liikennevirtojen paikallisesta muuttumisesta (kuva 12). Vaikka tarve usein pohjautuu liikenteen sujuvuuden tai liikkumismahdollisuuksien turvaamiseen, lähes kaikki investoinnit vaikuttavat myös liikenneturvallisuuksiin parantavasti ja osittain myös vaikuttavat ympäristöhaittoja vähentävästi.

Liikenneympäristön parantamisen tarpeiden määrä on kokonaisuudessaan suuri. Tiepiirien selvityksien mukaan yksittäisiä kohteita on tuhansia. Pelkästään kevyen liikenteen väyliä sidosryhmät esittävät rakennettavan liisää noin 5000 kilometriä.

Investointien tarvealue ja suhteellinen osuus	Kuvaus toimenpiteistä
Maankäytön sekä elinkeinotoiminnan kehittymisen ja muuttumisen tarvitsemat liikenne- ja liityntäjärjestelyt maantieverkolla, ml. joukkoliikennettä sujuvoittavat toimet (45 %)	<ul style="list-style-type: none"> • liittymien parantaminen • liityntärampit, alikulut • tieyhteyksien uudelleenjärjestelyt • kevyen liikenteen erottelut • etuisuuksien rakentaminen • ohikulkujärjestelyt • liikennevalo-ohjaus
Kevyen liikenteen järjestelyt ja muut taajama-alueen liikenneturvallisuutta palvelevat toimet (25 %)	<ul style="list-style-type: none"> • kevyen liikenteen väylät • ali- ja ylikulut • taajamajärjestelyt • korokkeet ja muu tien varustelu • pysäkkien kulkujärjestelyt ja odotustilat • esteettömyystoimet
Erilliset liikenneturvallisuustoimet maantieverkolla, lähinnä pääteillä (15 %)	<ul style="list-style-type: none"> • keskikaideratkaisut, ohituskaistat • nopeudenvälvontajärjestelmät (kamerat) • valaistus • reunaympäristön pehmentäminen • riista-aidat
Erilliset ympäristöhaittoja vähentävät toimet (10 %)	<ul style="list-style-type: none"> • pohjavesisuojauskset • meluntorjunta • vaativien kulttuuriympäristöjen erillistarpeet
Muut tarpeet (5 %)	<ul style="list-style-type: none"> • liikenteen informaatio • liikenteen ajantasoinen ohjaus • taksisteysten turvajärjestelyt

Kuva 12. Alueellisten investointien kohdentuminen.

Alhaisen kehysrahoituksen vuoksi liikenneympäristön parantaminen on suunnitelmakaudella erittäin vähäistä tarpeisiin nähden. Liikenne- ja viestintäministeriön ohjaus painottaa teemahankkeiden toteuttamista ja uusin käynnistämistä. Näistä seikoista johtuen alueellisia investointeja voidaan toteuttaa ja painottaa tienpidon strategiasta poiketen minimaalisesti.

Liikenneympäristön parantamisen keskeinen tavoite on liikenneturvallisuus. Perussuunnitelmassa korostuu suunnittelukauden alussa jo aiemmin sovittujen teemahankkeiden loppuunsaattaminen. Suunnitelmakaudella toteutetaan taulukon 5. mukaisia teemahankkeita.

Rahoituskehys ei kuitenkaan mahdollista teemojen toteutusta niiden alkuperäisen suunnitelman mukaisesti. Vain satamien ja terminaalien tieyhteyksien kehittämisen saatetaan päätökseen. Muita käynnissä olevia teemoja voidaan toteuttaa vain osittain. Uusina teemoina käynnistetään, joskin erittäin niukalla rahoituksella pohjavesiohjelma, liikenteen hallinta pääkaupunkiseudulla, joka on osa Kehä III:n kehittämistä sekä pääteiden kohtaamisonnettomuuksien vähentämisohjelma. Tästä ohjelmasta suunnitelmakaudella saadaan toteutettua vain 4 %. Ohjelman toteuttaminen kokonaisuudessaan edellyttäisi, että siitä muodostetaan erillinen kehittämishanke.

Taulukko 5. Liikenneympäristön parantamisen kustannukset.

	Milj. euroa	Tot. 2004	Tot. 2005	Arvio 2006	Suun 2007	TTS 2008	TTS 2009	TTS 2010	TTS 2011
Alueelliset investoinnit		70,7	54,2	36,4	19,8	8,2	11,5	5,9	21,0
Teemahankkeet	0,0	35,9	41,5	46,2	29,3	18,1	24,1	7,0	
- Satamien ja terminaalien yhteyksien kehittäminen			21,9	7,2	9,1	13,0			
- Kasvavien alueiden kehityksen tukeminen			1,1	9,5	20,1	9,3		2,7	
- Pääteiden turvallisuuden parantaminen			12,9	17,0	3,0	0,0	5,2		
- Liikenteen hallinta					5,0				
- PKS joukkoliikennekaistat					2,0			3,7	
- Koulumatkojen olosuhteiden parantaminen									
maaseututaajamissa				7,8			5,9	10,7	
Pääteiden kohtaamisonnettomuuksien vähentämishjelma					5,0	5,0	5,0	5,0	5,0
Pohjavesiohjelma					2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Suurikuusikon kaivoshanke							0,9	0,9	
Liikenneympäristön parantamisen suunnittelu		11,2	11,6	5,0	5,0	5,0	4,0	3,0	3,0
Liikenneympäristön parantaminen		81,9	101,7	82,9	71,0	42,5	34,5	34,0	31,0

Nimetyt kehittämisinvestoinnit

Rahoituskehityksen puitteissa suunnitelmakaudella rakennetaan valmiiksi kaikki aiemmin päätetyt sekä vuoden 2007 talousarvioesityksessä mainitut uudet tieverkon kehittämisinvestoinnit. Näiden lisäksi suunnitelmakaudella ei aloiteta uusia kehittämisinvestointeja.

Vuonna 2007 käynnistyvät Sepänkylän ohikulkutietä luokun ottamatta kaikki loput ministerityöryhmän ns. ykköskorin hankkeet (vt 6 Lappeenranta - Imatra, Kehä I Turunväylä - Vallikallio, vt 4 Lusi - Vaajakoski, kt 51 Kirkkonummi - Kivenlahti, vt 14 Savonlinnan keskusta, vt 4 Kemin kohta ja sillat). Näiden hankkeiden aloitusvuoden kustannukset ovat suhteellisen pieniä (1-5 milj. euroa), kun taas vuosina 2008 - 2009 rahoitustarve on 170...180 milj. euron tasolla; vuonna 2010 tarve laskee noin 80 milj. euroon ja vuonna 2011 on enää vähäisiä viimeistelytöitä.

Varsinaisella suunnitelmakaudella käynnistyy vain kaksi uutta hanketta vuonna 2008: Vt 5 Lusi - Mikkeli sekä E18 Kehä III Vantaankoski - Lentoasemantie, 1. rakennusvaihe.

Jo vuonna 1999 valmistunut jälkirahoitushanke vt 4 Järvenpää - Lahti ja vuonna 2008 liikenteelle avattava elinkaarihanke vt 1 Muurla - Lohja edellyttävät rahoitusta läpi TTS-kauden yhteensä noin 200 milj. euroa. Vuosaa-ren sataman liikenneväylähankkeessa ovat ratatyöt

käynnissä vielä vuonna 2008, mutta tiehanke valmistuu jo vuoden 2007 aikana. Tieverkon kehittämisinvestoinnit on kokonaisuudessaan esitetty tarkemmin taulukossa 7 ja kuvassa 14.

Kaikkiaan vuosirahoitustarpeisiin sisältyy aloituspäästösten epätasaisuuden vuoksi hyvin jyrkät käännteet. Tiehallinnon käsityksen mukaan rahoitustason nopea nousu on ykköskorin viivästyneen toteutuksen vuoksi perusteltu, mutta perusteltua olisi myös korkeammalle rahoitustasolle jääminen. Päätieverkon vilkkaimpien kaksikaistaisten osien jälkeenjääneisyyteen niin turvallisuuden kuin liikenteen sujuvuudenkin suhteen ovat hallitus ja eduskunta kiinnittäneet toistuvasti huomiota.

Suomi kansainvälisesti on sitoutunut E18-tien kehittämiseen Vaalimaalle asti vuoteen 2015 mennessä ja saanut siihen EU:n investointitukea. E18-tien kehittäminen kokonaisuutena Helsingistä Vaalimaalle on kuvattu kehittämissuunnitelmassa (liite 2). Kehittämissuunnitelma vastaa paremmin päätiestön pitkäjänteisen kehittämisen tarpeita. Se rakentuu sille periaatteelle, että suunnitelmakaudella aloitettaisiin valtaosa myös ministerityöryhmän kakkoskorin hankkeista.

Taulukko 6. Tieverkon kehittämisinvestointien kustannukset.

	Milj. euroa	Tot. 2004	Tot. 2005	Arvio 2006	Suun 2007	TTS 2008	TTS 2009	TTS 2010	TTS 2011
Liikenneympäristön parantaminen		81,9	101,7	82,9	71,0	42,5	34,5	34,0	31,0
- Sis. suunnittelun		11,2	11,6	5	5	5	4	3	3,0
Kehittämisinvestoinnit yhteensä		110,9	112,6	83,5	125,8	310,2	310,8	161,6	74,6
- Käynnissä olevat tiehankkeet		85,6	85,6	56,4	98,6	257,2	227	82	2
- Käynnistyvät tiehankkeet						20	20	10	9
- Kehittämisinvestointien suunnittelu		6	6,0	6	6	9	7	8	8
- Tieverkon jälkirahoitus-, kokonaisrahoitus- ja elinkaarirahoitushankkeet		19,3	21,0	21,1	21,2	24,0	56,8	61,6	55,6
Tielain mukaiset maa-alueiden hankinnat ja korvaukset		24,5	27,8	34,4	30,6	26,8	26,8	26,8	26,8
Tieinvestoinnit yhteensä		217,3	242,1	200,8	227,4	379,5	372,2	222,4	132,4

Taulukko 7. Tieverkon kehittämisinvestoinnit suunnitelmakaudella.

Hanke	Kustannus- arvio M€	H/K	Päätoimenpide	Liikenteelle vuonna
Käynnissä olevat hankkeet				
Mt 100 Hakamaentie, Helsinki	100	¹⁾ 2,9	Täydentäminen 2+2 -kaistaiseksi	2009
Vt 3 Tampereen läntinen ohikulkutie, 2. vaihe	57	5,2	Täydentäminen moottoritieksi	2008
Vt 20 Kuusamontie (Hintta - Korvenkylä), Oulu	26	2,6	Täydentäminen 2+2 -kaistaiseksi	2008
Vt 2 Vihti - Pori	55	(ok)	Yhteysvälin parantamistoimia	2008
Vuonna 2007 - 2008 alkavat hankkeet (TAE 2007)				
Vt 6 Lappeenranta - Imatra	131	1,6	Täydentäminen 2+2 -kaistaiseksi	2010
Mt 101 Kehä I, Leppävaara (Turunväylä-Vallikallio), Espoo	86	²⁾ 5,7	Täydentäminen 3+3 -kaistaiseksi	2010
Vt 4 Kemin kohta ja sillat	58	2,2	Täydentäminen moottoritieksi	2009
Kt 51 Kirkkonummi - Kivenlahti	48	3,8	Täydentäminen moottoritieksi	2010
Vt 4 Lusi - Vaajakoski	75	1,7	Ohituskaistoja, parannuksia	2010
Vt 14 Savonlinnan keskusta	59	4,5	Uudet liikennejärjestelyt	2009
E18 Kehä III Vantaankoski - Lentoasemantie, 1.vaihe	30	³⁾ 8,0	Liittymäjärjestelyt, liikenteen hallinta	2009
Vt 5 Lusi - Mikkeli	34	⁴⁾ 1,7	Puuttuvat parannuskohteet	2011
Jälkirahoitus- ja elinkaarirahoitushankkeet, sopimuskustannus TTS-kaudella 2008-2011				
Vt 4 Järvenpää - Lahti	84	⁵⁾	Täydentäminen moottoritieksi	1999
E 18 Muurla - Lohja	115	⁵⁾ 1,7	Uusi moottoritie	2008

¹⁾ Helsingin kaupungin rahoitusosuus on 34 %.²⁾ Espoon kaupungin rahoitusosuus on 39 %.³⁾ Aloitetaan perustienpidon rahoituksella (5 M€) vuonna 2007. Jatkorahoituksesta (25 M€) ei päätöstä.⁴⁾ Periaatepäätös aloittamisesta vuoden 2007 talousarvioesityksessä.⁵⁾ TTS -kauden kustannukset elinkaarisopimuksesta, joka kattaa hankkeen rakentamisen ja sen rahoituksen sekä pitkäaikaisen hoidon ja ylläpidon.

PERUSSUUNNITELMA Kehittämisinvestoinnit

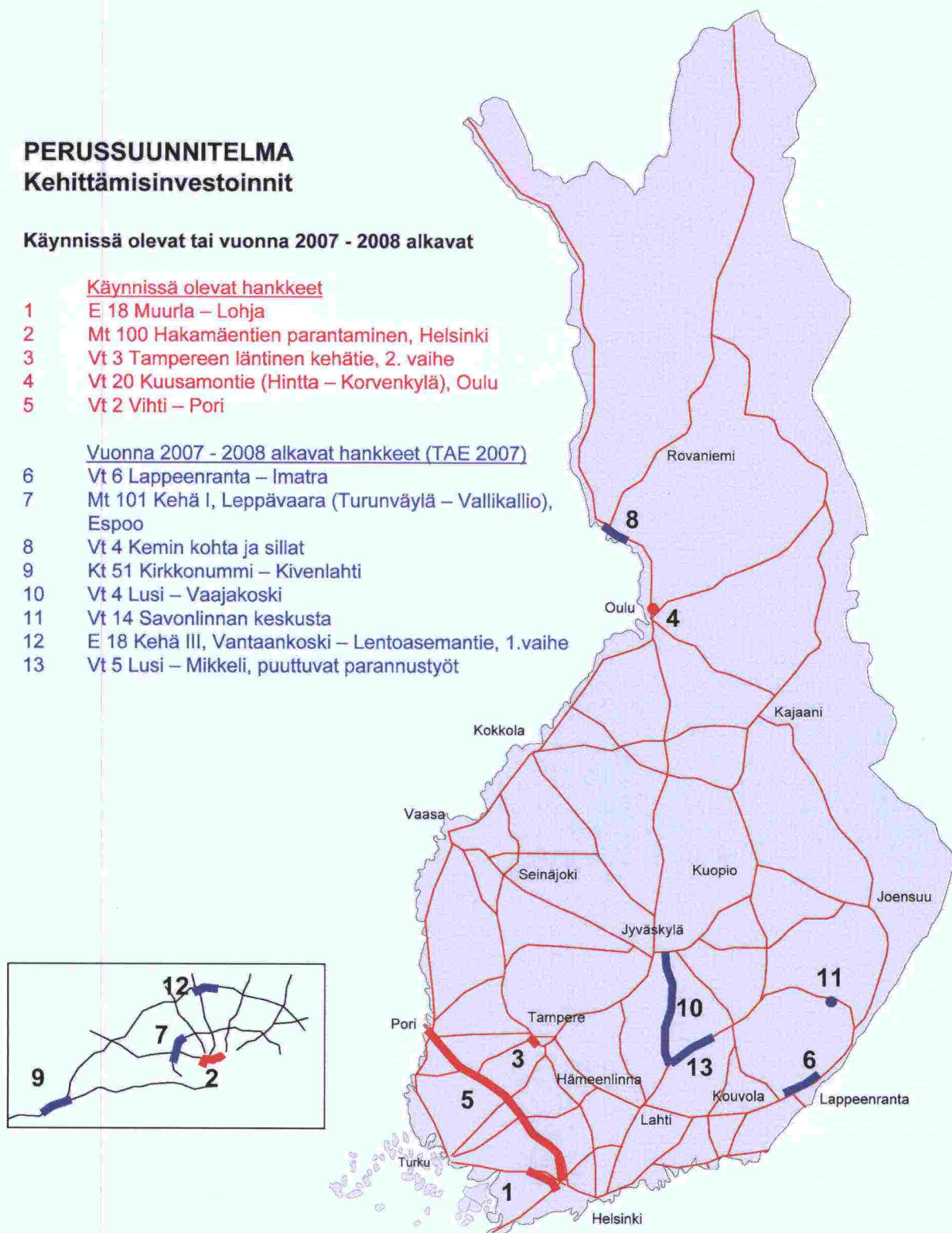
Käynnissä olevat tai vuonna 2007 - 2008 alkavat

Käynnissä olevat hankkeet

- 1 E 18 Muurla – Lohja
- 2 Mt 100 Hakamäentien parantaminen, Helsinki
- 3 Vt 3 Tampereen läntinen kehätie, 2. vaihe
- 4 Vt 20 Kuusamontie (Hintta – Korvenkylä), Oulu
- 5 Vt 2 Vihti – Pori

Vuonna 2007 - 2008 alkavat hankkeet (TAE 2007)

- 6 Vt 6 Lappeenranta – Imatra
- 7 Mt 101 Kehä I, Leppävaara (Turunväylä – Vallikallio), Espoo
- 8 Vt 4 Kemin kohta ja sillat
- 9 Kt 51 Kirkkonummi – Kivenlahti
- 10 Vt 4 Lusi – Vaajakoski
- 11 Vt 14 Savonlinnan keskusta
- 12 E 18 Kehä III, Vantaankoski – Lentoasemantie, 1.vaihe
- 13 Vt 5 Lusi – Mikkeli, puuttuvat parannustyöt



Kuva 13. Tieverkon kehittämisinvestoinnit suunnitelmakaudella.

3.5 Suunnitelman vaikutukset ja rahoituksen riittävyys

Tieverkon kunto ja päivittäinen hoitotaso

Liikkumisolosuhteet talvella ja liikennöinti sorateilla pysyvät tämänhetkisellä tasolla. Sorateiden kelirikko vähenee lievästi ja painorajoituksia joudutaan jatkossakin käyttämään. Korjauksista huolimatta uutta kelirikkoa syntyy liikenteen kuormituksen johdosta. Hankintamennettelyn kehittyessä talvihoidon laatua hienosäädetään kohdekohtaisesti, mutta se ei muuta perustasoa.

Päällysteiden pintakunto lievästi paranee vilkkaimpien päätteiden osalta, mutta osittain heikkenee aivan vähäliikenteisimmillä teillä. Suurten liikennemassojen energiatehokkuus paranee jossain määrin. Päällysteiden pintakuntoa ylläpidetään osittain rakenteiden korjauksen kustannuksella. Edellä kerrotun edellytyksenä on, että raakaöljyn ja siten bitumin hintakehitys on maltillinen tai että kustannuskehitys kompensoidaan rahoituskehityksessä.

Päällysteiden uusimisessa siirrytään nykyistä enemmän käyttämään asiakaslähtöisiä kriteerejä. Tämä merkitsee jossakin määrin muutosta kohteiden valintaan ja ohjelmointiin sekä kohdentaa toimenpiteitä asiakastarpeiden ja -määrien suuntaan.

Siltojen kunnon heikkeneminen pysähtyy vuonna 2008 ja tilanne lähtee lievästi paranemaan suunnitelmakauden lopulla.

Varusteiden ja laitteiden taso heikkenee ja esimerkiksi kaiteiden tekninen toimivuus jää jälkeen tarpeista, kun tarpeelliseen uusimiseen ei ole mahdollisuuksia. Telematiikkalaitteiden lisääntyvä ylläpitotarve vie resursseja muulta ylläpidolta.

Liikkuminen tieverkolla

Kasvavan liikenteen alueilla liikenteen olosuhteet heikkenevät huolimatta yksittäisten kehittämishankkeiden määrän lisääntymisestä, koska tarvittavia paikallisia liikenneteknisiä muutoksia ei pystytä toteuttamaan ympäristön muutosten tahdissa. Tämä näkyy erityisesti kaupunkien lähiseuduilla ja ruuhkaisimmilla päätejaksoilla. Suhteessa liikenteen tarpeisiin, vanhat parantamattomat päätejaksoit jäävät entisestään jälkeen ajan tarpeista. Erityisesti raskaan liikenteen ja henkilöauto liikenteen keskinäinen mittasuhte-ero on näillä kapeilla teillä kasvava riskitekijä. Liikenteen kasvaessa tiet ovat kuljettajalleen entistä rasittavampia liikennöidä.

Suunnitelmakaudella valmistuvilla tiejaksoilla liikenteen olosuhteet olennaisesti paranevat. Tämä vaikuttaa myös niiden lähiverkon toimintaan positiivisesti.

Liikenneturvallisuus

Valtioneuvoston periaatepäätöksen tavoitteita voidaan tukea arviolta 60-prosenttisesti siitä, mitä tienpidon toimien osaksi on suunniteltu. Tiehallinnon vastuulla onnettomuuksien vähentämistavoitteesta on 25 %. Alueellisilla investoinneilla voidaan vaikuttaa turvallisuuteen entistä vähemmän niiden määrän vähetessä. Vaikka turvallisuus on investointien keskeinen tavoite, määrällisesti vähäisiin alueellisiin investointeihin kohdistuu suuret paineet muutoinkin välttämättömien tiejärjestelyjen toteuttamiseksi. Liikenneturvallisuutta parannetaan erityin pienillä liikennetilän parantamistoimilla, liikenteen valvonnalla, täristävillä tiemerkinnoilla, tiekohteilla ja paikallisilla nopeusrajoituksilla sekä kohdekohtaisesti teema- ja kehittämishankkeiden tiekohteissa, joiden osuus tiestöstä on kuitenkin pieni. Nopeusrajoitusten rooli lisääntyy edelleen. Suurilla kehittämisinvestoinneilla ja ns. teemapaketeilla turvallisuustoimista hoidetaan 40 %. Toimien rooli ja keskinäinen suhde on seuraava:

- pienet liikenneympäristön korjaustoimet ja muu turvallisuuteen vaikuttaminen 30 %
- alueelliset investoinnit 7 %
- nopeusrajoitukset ja kameravalvonta 22 %
- teemahankkeet 6 %
- kehittämisinvestoinnit 34 %

Tienkäyttäjän kannalta onnettomuusriski säilyy liikenteen kasvusta johtuen pääosalla tieverkkoa likimain nykyisellä tasolla, mutta paranee uudistettavilla ja uudelleen rakennettavilla tiejaksoilla.

Tiehallinto on laatinut erillisen liikenneturvallisuus-suunnitelman vuosille 2006–2010. Se ohjaa turvallisuustoimien kohdentamista rahoituksen sallimissa puitteissa.

Liikenneturvallisuuden olennainen paraneminen edellyttää tienpidossa järeämpiä toimenpiteitä ja erityisesti keskikaiteiden rakentamista päätteiden kohtaamisonnettomuuksien vähentämiseksi.

Ympäristö

Tienpidon ja liikenteen aiheuttamina ympäristön kuormitustekijöinä korostuvat liikenteen päästöt (ilman epäpuhtaudet, ns. kasvihuonekaasut ja liikenteen melu) sekä liukkaudentorjunnan ja vaarallisten aineiden kuljetusten aiheuttamat riskit pohjavedelle sekä tienpidosta yleensä aiheutuvat haitat luonnon monimuotoisuudelle.

Tiehallinto on laatinut erillisen ympäristöohjelman 2010. Se ohjaa toimia rahoituksen sallimissa puitteissa. Tienpidon rahoitustaso ei anna mahdollisuutta toteuttaa ympäristöinvestointeja erillisinä hankkeina lukuun otta-

matta suppeata pohjavesisuojausohjelmaa. Pääosin ympäristörakennuskohteet toteutetaan osana muita, joskin lukumääräisesti harvoja hankkeita. Ympäristönäkökulma on kuitenkin sisäänrakennettuna kaikkien toimenpiteiden suunnitteluun.

Liikenteen kasvun vuoksi liikenteen sujuvuus ja näin energiatehokkuus lievästi heikkenivät. Päälysteiden ominaisuuksia parantamalla pyritään vähentämään polttoaineen kulutusta ja renkaiden kulumista erittäin vilkkaila teillä.

Maanteiden melualueella asuu tällä hetkellä noin 350 000 asukasta, pääosin kaupunkiseuduilla ja taajamissa. Meluinvestointien vähäisyyden ja liikenteen kasvun vuoksi tilanne kokonaisuudessaan heikkenee. Pääkaupunkiseudun meluntorjuntaa parantava teemapaketti ei sisälly suunnittelukauden ohjelmaan.

Riskialttiita, kiireellisiksi arvioituja pohjaveden suojauskohteita tieverkolla on runsas 100 tiekilometriä. Vuonna 2007 käynnistävällä suppealla pohjavesisuojausohjelmalla rakennetaan erillisiä suojauksia noin 15 tiekilometrille. Vaikka uusiin investointeihin aina liittyvät tarvittavat suojausrakenteet, tarve erillisiin investointeihin säilyy suurena.

Taajamasaneerausten määrä on vähentynyt minimiin, eikä uusia juurikaan aloiteta nykyisellä perustienpidon määrärahasolla. Ympäristöongelmat tulevat lisääntymään erityisesti kasvavilla kaupunkiseuduilla. Niillä investointeja on vähän suhteessa liikenteen kokonaiskasvuun. Maanteiden perusverkolle ympäristöön kohdistuvia investointeja ei tehdä, mutta siellä ongelmat ovat myös vähäisiä. Teiden viherhoidossa kuitenkin huomioidaan luonnon monimuotoisuutta edistävät näkökulmat.

Aluekehitys

Valtakunnallisten ja alueiden välisten yhteyksien laadulla on suuri merkitys alueiden kehittymisedellytyksille ja alueiden vahvuuksien hyödyntämiselle. Tieverkon kattava päivittäinen hoito ja ylläpito sekä niiden tason pitäminen nykyisellään antavat perusedellytykset yhteiskunnan tasapainoiselle kehittymiselle myös heikommin kasvavilla alueilla.

Vähimmin liikennöidyillä päätiestöllä teiden liikennöitävyys pysyy nykyisellä tasolla, mutta tieverkon vilkkaimmalla osalla liikenteen kasvun aikaansaama liikennöitävyyden heikkeneminen jossakin määrin säteilee myös alueille. Näin erityisesti kasvukeskusten alueilla. Kuitenkin paikallisesti tilanne paranee toteutettavien investointien vaikutusalueella.

Pääkaupunkiseudun ja muiden suurten kaupunkiseutujen haasteita on pyritty ratkaisemaan liikennejärjestelmäsuunnittelulla ja niihin liittyvillä aiesopimuksilla. Niiden toteuttaminen on kuitenkin suunniteltua hitaampaa.

Pienemmissä kaupungeissa ja taajamissa kevyen liikenteen merkitys liikennejärjestelmässä on huomattava. Uusien kevyen liikenteen väylien tarve ylittää moninkertaisesti investointimahdollisuudet. Tässä suhteessa tilanne ei kokonaisuutena parane, mutta saattaa heikentyä niillä alueilla, joilla maankäyttö nopeasti muuttuu.

Kelirikon jatkuva väheneminen ylläpitää metsäteollisuuden puunhankinnan edellytyksiä. Rakentamaton sora-tieverkko edellyttää jatkossakin liikenteen paikallista säätelyä, jotta uudelta kelirikolta voidaan välttyä.

4 Tiehallinnon toiminta

Tiehallinto on liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalla toimiva tulosoajattu asiantuntijavirasto. Tiehallinnon omaa toimintaa ovat maanteihin liittyvät viranomaistehtävät, tienpitopalvelujen suunnittelu ja hankinta sekä liikenteen hallintaan liittyvät peruspalvelut. Palvelutuotannon osalta Tiehallinto hyödyntää ulkoisia markkinoita.

4.1 Visio, arvot ja eettiset periaatteet

Toiminnan kehittämisen suuntaviivat on kirjattu noin vuoteen 2007 ulottuvaan visioon ja sen pohjalta vuonna 2005 päivitettyyn toimintastrategiaan. Lisäksi kehittämistä ohjaavat Tiehallinnon arvot: yhteiskunnallinen vastuu, asiakaslähtöisyys sekä osaaminen ja yhteistyö.

Tiehallinnon henkilöstön toimintaa ohjaavat eettiset periaatteet ovat:

- Toimintamme ja päätöksentekomme on avointa, läpinäkyvää ja perusteltua.

- Asiakas- ja sidosryhmäyhteistyömme perustuu kunnioitukseen ja yhdenvertaisuuteen.
- Edistämme tervettä kilpailua ja markkinoiden toimivuutta.
- Sitoudumme Tiehallinnon hyväksytyihin arvoihin, visioon ja strategioihin sekä tehtyihin päätöksiin.
- Meillä ei ole sidonnaisuuksia, joilla voi olla vaikutusta tehtäviemme hoitamiseen. Emme myöskään vaadi, ota vastaan tai tarjoa etuja, jotka voivat vaarantaa luottamusta toimintaamme.
- Kunnioitamme toisiamme ihmisinä ja ammattilaisina.

4.2 Toimintastrategia

Tiehallinto tarjoaa tie- ja liikennepalveluja kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeisiin. Toiminta-ajatuksen toteuttamiseksi Tiehallinto on määritellyt suunnitelmakaudelle organisaatorakennetta ja ohjausta, toimintatapoja sekä voimavaroja koskevat strategiset linjaukset.

Tiehallinto – arvostettu suunnannäyttävä

Lähtökohtana yhteiskunnan tarpeet. Ymmärrämme liikenneolojen merkityksen kansalaisten hyvinvoinnille ja elinkeinoelämän kilpailukyvyille sekä näiden keskinäisen yhteyden. Tunneimme toimintamme yhteiskunnalliset vaikutukset. Osaamme ennakoida toimintaympäristön muutokset. Viestimme yhtenäisesti ja selkeästi tienpidon perusteluista ja priorisoinneista.

Teemme yhteistyötä liikennejärjestelmän hyväksi. Vastaamme yhdessä muiden kanssa koko liikennejärjestelmän toimivuudesta ja taloudellisuudesta. Meillä on valtakunnallisesti, alueellisesti ja paikallisesti toimivat verkostot. Annamme osaamisemme tasavertaisena kumppanina muiden käyttöön. Vahvoilla osaamisalueillamme olemme aloitteellinen yhteistyön kehittäjä.

Vastaamme asiantuntijana tienpidosta. Olemme kansainvälisesti arvostettu tienpidon asiantuntija ja tieliikennejärjestelmän kehittäjä. Asiakaslähtöisyys ja tasapuolisuus ovat toimintamme perusta. Käytössämme on parhaat tilauskäytännöt kehittyneillä ja toimivilla markkinoilla. Olemme julkisen hallinnon edelläkävijä tiedon hallinnassa.

Luomme haasteellisen työyhteisön. Tiehallinto on haluttu työpaikka. Henkilöstömme on arvostettua, osaavaa ja motivoitunutta. Työyhteisömme on palkitseva ja tasa-arvoinen. Toimimme avoimesti ja yhtenäisesti. Varmistamme osaamisemme kehittämisen. Kannustamme uuden oppimista ja innovatiivisuutta. Uudistamme aktiivisesti prosessi- ja tiimipohjaisia toimintatapojamme.

Kuva 14. Tiehallinnon visio.

Tiehallinto tarjoaa tie- ja liikennepalveluja kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeisiin

- Tiehallinto toimii asiakaslähtöisesti
- Tiehallinto vastaa maanteiden palvelutasosta osana liikennejärjestelmää
- Tiehallinto tarjoaa tiestöä ja liikennettä koskevia asiakaspalveluja
- Tiehallinnolla on keskeinen vastuu tieliikennealan tutkimus- ja kehittämistoiminnasta

Kuva 15. Toiminta-ajatus ja keskeiset tehtävät.

Rakenne ja ohjaus

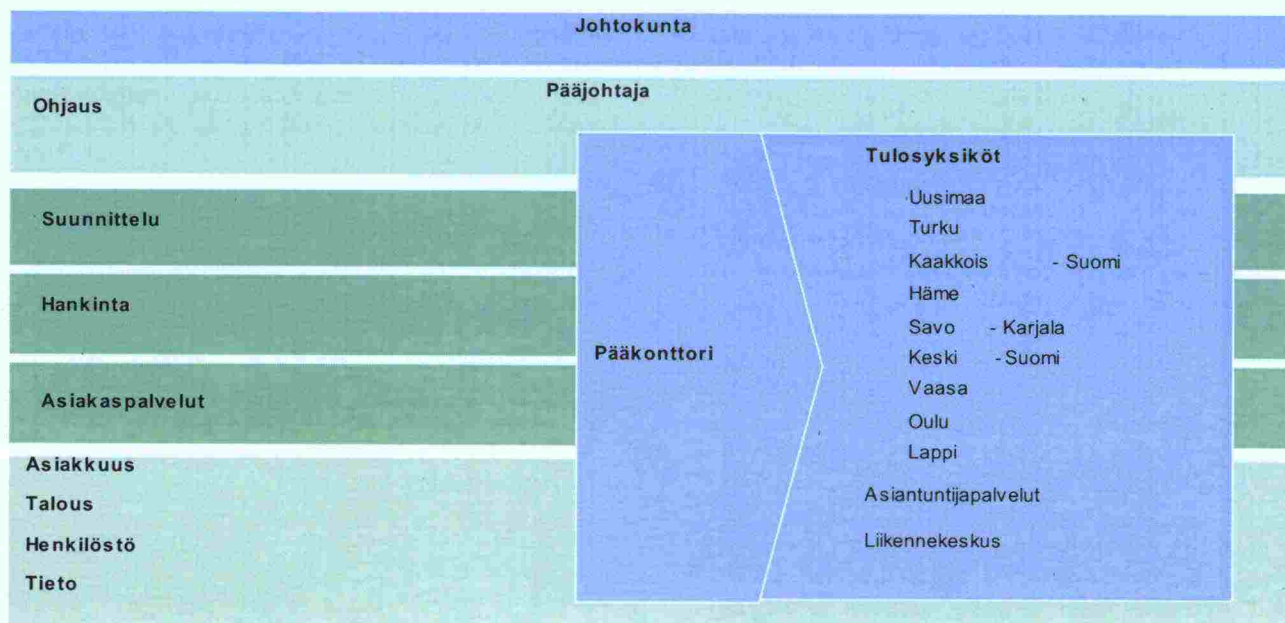
Tiehallinto muodostuu pääkonttorista ja tulossyksiköistä:

- Pääkonttori keskittyy strategiseen ohjaukseen ja tulosohjaukseen sekä prosessien kehittämiseen.
- Tiepiirit vastaavat tienpidosta ja alueyhteistyöstä. Tiepiirien yhteistoiminta-alueiden ja erikoistumisen mahdollisuudet sekä kehittämistoiminnan tulokset hyödynnetään suunnitelmallisesti.
- Asiantuntijapalvelut tukee pääkonttoria ja tulossyksiköitä keskittyen Tiehallinnon ydinosamisen ja strategian edellyttämiin asiantuntijapalveluihin sekä tutkimus- ja kehittämistoimintaan.

- Liikennekeskus vastaa liikenteen hallinnan peruspalvelujen tuottamisesta.

Tulossyksiköt vastaavat taloudellisesta ja toiminnallisesta tuloksesta. Toiminnan tuottavuutta ja tehokkuutta parannetaan prosessien suorituskkyä kehittämällä.

Prosessinomistajat vastaavat yhteisten toimintatapojen kehittämisestä ja prosessien suorituskvyn parantamisesta sekä toiminnan yhtenäisyydestä. Tiehallinnon ydinprosesseja ovat suunnittelu, hankinta ja asiakaspalvelut. Tukiprosesseja ovat ohjaus, asiakkuus, talous, henkilöstö ja tieto.



Kuva 16. Tiehallinnon organisaatio 1.1.2005 alkaen.

Toimintatavat

Toimintastrategian mukaisesti:

- Tuotamme palvelumme ja tuotteemme kansalaisien ja elinkeinoelämän tarpeisiin.
- Toimimme aktiivisesti ja ennakoivasti valtakunnallisessa ja alueellisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa.
- Hyödynnämme tehokkaasti liikenteen hallinnan mahdollisuudet osana tienpitoa.
- Hankimme tienpidon tuotteet ja palvelut yhteistoimintaan perustuvina laajoina laatuvarustuksina kokonaisuuksina toimivilta markkinoilta.
- Edistämme alan tuottavuuden kehittymistä ja markkinoiden toimivuutta sekä palvelujen tuottamista uusien teknologioiden ja innovaatioiden avulla.
- Palvelumme ovat helposti saavutettavissa ja yhtenäisesti järjestetty.
- Käytämme tienpidon ja hallinnon tutkimus- ja kehittämistoimintaan noin 2 % perustienpidon rahoituksesta. Tienpidon tutkimuksen pääpaino on Tiehallinnon ydinosaisalueilla.
- Osallistumme aktiivisesti väylähallintokokonaisuuden kehittämiseen sekä toimimme väylänpidon pitkäjänteistämiseksi.

Voimavarat

- Varmistamme ydinosaisemmen ylläpitämiseen tarvittavan henkilöstön määrän ja rakenteen. Vuonna 2009 Tiehallinnossa on alle 850 henkilöä.
- Parannamme tuottavuuttamme keskittymällä ydintoimintaamme, verkottumalla ja kumppanuuksilla, automatisoimalla ja sähköistämällä tiedonhallintaa. Ostopalvelujen käyttöä lisätään silloin kun se on taloudellisesti ja toiminnallisesti perusteltua.
- Johtamisemme ja yhteistoimintamme on kannustavaa. Se perustuu luottamukseen ja avoimuuteen.
- Tieto on keskeinen Tiehallinnon tuotannontekijä. Kehitämme tietopalvelujamme ja tarjoamme tietoa maksutta kansalaisille, palvelun tuottajille ja muille sidosryhmille.
- Tuotamme hyötyä asiakkaillemme tehokkaalla sidosryhmäyhteistyöllä sekä osallistumalla kansainväliseen yhteistyöhön.

4.3 Toimenpiteet suunnitelmakaudella

Tienpidon suunnittelu

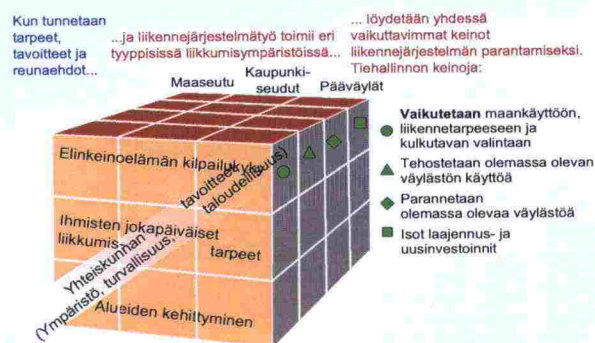
Tiehallinto toimii aktiivisesti ja ennakoivasti valtakunnallisessa ja alueellisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa sekä hyödyntää liikenteen hallinnan mahdollisuudet osana tienpitoa. Toiminnan lähtökohtana ovat kansalaisten ja elinkeinoelämän tarpeet.

Tienpidon suunnittelun tavoitetilasta 2010 on valmistunut kuvaus, joka linjaa lähivuosien kehittämistä. Linjauksia on kymmenen:

- Asiakaslähtöisyys suunnittelussa voimistuu
- Suunnittelun tietoperusta laajenee ja tiedonhallinta tehostuu
- Liikennejärjestelmätyöhön panostetaan
- Neliporrasajattelun käyttö suunnittelun eri vaiheissa
- Tarveselvityksen rooli uudistuu ja vahvistuu
- Hanesuunnittelu ja kaavoitus kytkeytyvät tehokkaasti yhteen
- Kunnossapitosuunnitelmasta uusi työkalu
- Suunnittelun ja hankinnan yhteispeli tehostuu
- Lisää tuloksellisuutta uudistuvilla ja tehostuvilla toimintatavoilla
- Kyyvykkyyden ja osaamisen kehittyminen varmistetaan

Suunnittelukaudella linjaukset viedään osaksi käytännön tienpidon suunnittelua. Suunnittelun toimintatapoja uudistetaan lisäämällä asiakaslähtöisyyttä ja vuorovaikutusta sekä ottamalla käyttöön uusia suunnittelumenetelmiä. Tiedonhallinnan uudistaminen on keskeinen osa toimintatapojen kehittämistä. Samalla uudistetaan suunnittelun ohjeistusta, varmistetaan osaamisen kehittäminen ja panostetaan koko liikennejärjestelmän kehittämiseen yhdessä hallinnonalan kanssa.

Liikenne- ja viestintäministeriön johdolla on valmistumassa linjaukset liikennepolitiikan lähivuosien ja pidemmän aikavälin tavoitteista, keinoista ja resursseista tulevaisuuden strategioiden ja päätöksenteon perustaksi (Liikenne 2030). Työ ohjaa myös osaltaan tienpidon suunnittelun kehittämistä.



Kuva 17. Väyläpalvelujen suunnittelun kehikko.

Hankinta

Tiehallinto hankkii tien pidon tuotteet ja palvelut laajoina laatuvarmuuksina kokonaisuuksina toimivilta markkinoilta. Samalla Tiehallinnon pyrkimyksenä on edistää alan tuottavuuden kehittymistä ja markkinoiden toimivuutta sekä palvelujen tuottamista uusien teknologioiden ja innovaatioiden avulla.

Hankintojen kehittämisen tavoitteena on, että Tiehallinto toimii suunnannäyttäjänä infra-alan hankintamenettelyjen kehitystyössä sekä kehitystyön tulosten soveltamisessa ja että Tiehallinnon hankintakäytännöt kehittyvät edelleen kohti innovatiivisimpien verrokitoimialojen käytäntöjä.

Hankintakäytäntöihin liittyvää tutkimus- ja kehitystyötä tehdään tiiviissä yhteistyössä alan toimijoiden kanssa suurelta osin Tekesin ja alan toimijoiden yhteisrahoitushankkeina. Tavoitteena on tienpitoprosessin ja sen palvelujen hankinnan sähköistäminen ja mahdollisimman pitkälle viety automatisointi. Se edellyttää alan yhteisen nimikkeistön, kustannustenhallintajärjestelmän ja laatuvaatimussystematiikan käyttöönottoa sekä yhteisen, avoimen ja standardoidun tieto- ja tuotemallien kehittämistä koko alalle.

Tiehallinto noudattaa eri tiepiirien hankinnoissa yhtenäistä toimintatapaa ja julkistaa vuosittain tienpidon tuotteiden useampivuotisen hankintaohjelman.

Suunnitelmakaudella:

- Hankittavia palvelukokonaisuuksia laajennetaan edelleen ajallisesti, alueellisesti ja sisällöllisesti.
- Hankintoja suunnataan yhä enemmän kohti palvelusopimuksia.
- Kaikissa tienpidon hankinnoissa siirrytään pääsääntöisesti toimivuusvaatimuserusteisiin sopimuksiin sitä mukaa, kun ko. toimivuusvaatimukset saadaan laadituksi yhteistyössä alan kanssa ja niistä on saatu riittävästi yhteisesti hyväksyttyjä kokemuksia. Myös kannustavia maksuperusteita kehitetään ja niiden käyttöä lisätään.
- Elinkaari-, käyttöikä- ja ekotehokkuusominaisuuksien käyttöä urakan valintaperusteina kehitetään edelleen mm. E18-hankkeesta saatavien kokemusten pohjalta. Elinkaari- ja käyttöikämallit vakiinnutetaan hankintamalleiksi.
- Tiehallinnon toimintaa tukevien asiantuntijapalveluiden hankintamenettelyjä kehitetään ja yhtenäistetään. Tiehallinto luo edellytyksiä uudenlaisten asiantuntijapalveluiden markkinoiden syntymiselle lisäämällä mm. hankinta- ja tietopalveluiden käyttöä ja julkaisemalla myös asiantuntijapalveluita koskevia hankintaohjelmia ja muuta tietoa tulevista tarpeistaan.

Tarjouspyyntö-, tarjousten tekemis-, tarjousten arviointi- ja laadunvarmistusvaiheet kehitetään verkossa tapahtuviksi toiminnoiksi. Vuosien 2007–2008 aikana kilpailutetaan ko. tietotekniset toteutusratkaisut siihen mennessä tehtyjen testausten pohjalta.

Asiakaspalvelut

Tiehallinnon tarjoamia asiakaspalveluita ovat erityyppiset viranomais-, tieto- ja yhteyspalvelut. Tavoitteena on tarjota kaikille asiakkaille helposti ja tehokkaasti tietoa Tiehallinnon toiminnasta ja palveluista sekä turvata helppo asiointi, oikeudenmukainen ja tasapuolisen asian käsittely ja päätöksenteko.

Viranomaispalveluilla tarkoitetaan Tiehallinnon myöntämiä lupia kuten liittymä-, erikoiskuljetus-, palvelukohtien opastuslupia ja kelirikkoteiden käyttöä koskevia lupia sekä sopimuksia, joita tehdään esim. tiealueelle sijoitettavista kaapeleista, vesi- ja lämpöjohtoputkista ja sähköjohdoista sekä tiealueella harjoitettavasta liiketoiminnasta.

Keväällä 2006 Tiehallinto määritteli asiakaspalveluiden tuottamisen tavoitetilan vuoteen 2010 sekä hyväksyi tavoitetilan toteuttamiseksi laaditun kehittämisohjelman. Keskeisinä uuden toimintamallin ratkaisuihin ovat palvelutuotannon valtakunnallinen keskittäminen, tuotteistaminen, ostopalveluiden hyödyntäminen, asiakkaiden itsepalvelun lisääminen sekä palveluprosessien sähköisen toimintamallin kehittäminen. Ensimmäisen vaiheen palveluina käynnistyivät Tiehallinnon yhteyskeskus ja keskitetty lupapalvelu Tampereella 1.10.2006 jo aiemmin Tampereelle keskitetyn erikoiskuljetuslupatoiminnan ja Rovaniemelle keskitetyn vahingonkorvaustoiminnan lisäksi. Kohti tavoitetilaa edetään vaiheittain valmiuksien kehittämisen myötä.

Viranomaispalveluiden valtakunnallista keskittämistä jatketaan turvaamalla tarvittavat paikalliset maastotarkastukset ja neuvonta. Menettelytavat, asiakirjat ja päätöksentekoon liittyvien lähtötietojen hallinta yhtenäistetään sekä lisätään asiakkaiden sähköisen asioinnin mahdollisuuksia.

Tiehallinto tarjoaa tietopalveluita asiakkaidensa saataville helposti ja kattavasti Tiehallinnon toiminnasta, tuotteista ja palveluista sekä toiminnan perusteella ylläpidettävistä tietovarastoista. Tietopalveluiden tuottaminen perustuu joko asiakkaan erikseen ilmaisemaan tietotarpeeseen tai Tiehallinnon itse tarjolle tuotamiin tietoihin. Tietojen luovuttamisella myös kaupallisten toimijoiden käyttöön halutaan edistää räätälöityjen lisäarvo- palveluiden syntymistä.

Asiakslähtöisyys

Asiakas on viimeisten vuosien aikana noussut keskeiseksi osaksi Tiehallinnon kehitystyötä. Asiakastytyväisyys on selkeästi toimintaa ohjaava tavoite. Asiakkuuden merkitys on tiedostettu ja halu palvella asiakasta hyvin on ilmeinen.

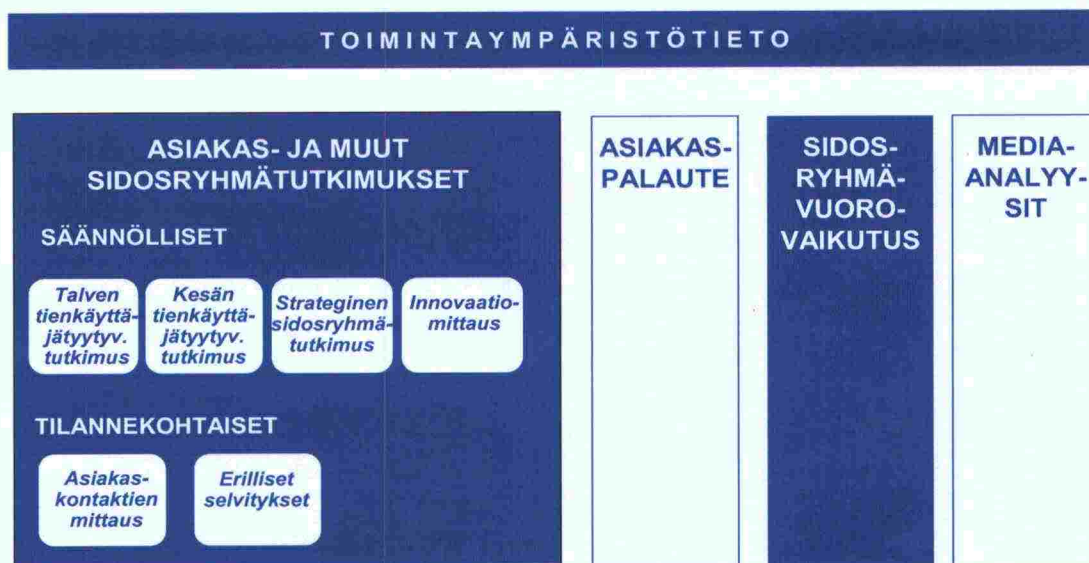
Suunnitelmakauden aikana on tavoitteena asiakkuusajattelun syventäminen ja siirtyminen tuote- ja palvelulähtöisestä asiakasajattelusta aitoon asiakslähtöiseen toimintaan. Tämä on osa vuonna 2005 hyväksytyn toimintastrategian toteuttamista.

Muutos tarkoittaa mm.

- siirtymistä asiakastytyväisyyden ohjaamasta reagoivasta toiminnasta asiakkuuden hallintaan tähtäävään aktiiviseen toimintaan

- uusien nykyistä syvällisemmin asiakkaan ymmärtämiseen tähtäävien tutkimusmenetelmien käyttöönottoa
- asiakasryhmien ja heidän tarpeidensa tietoista priorisointia ja mm. erilaista tapaa toimia eri asiakasryhmien kanssa
- tuotteiden ja palvelujen hahmottamista asiakasnäkökulmasta
- asiakassuhteen hoidon uudelleenmäärittelyä
- tarkistuksia toiminnan organisoinnissa mm. asiakasliittymäpinnassa.

Tarvittavat toimenpiteet ja kehittämisprojektit suunnitellaan yhteistyössä ydin- ja tukitoimintojen sekä ohjauksen kehittämisestä vastaavien ryhmien kanssa.



Kuva 18. Tiehallinnon toimeenpanemat asiakas- ja sidosryhmätutkimukset.

Alueellistamista koskevat toimet

Tiehallinnon keskushallintoa on kehitetty selkiyttämällä ohjausta sekä asiantuntijapalveluja ja niiden asemaa ja roolia. Operatiivisia tehtäviä on viime vuosina hajasijoitettu tiepiireihin yhteensä noin 70 henkilötyövuoden verran. Esimerkiksi lautta-asiat on keskitetty Turkuun, raja-asemiin liittyvät tehtävät Kouvolaan sekä yhteyspalvelut ja eräät lupa-asiat Tampereelle. Liikennekeskus toimii Helsingin lisäksi Turussa, Tampereella ja Oulussa. Vaasaan ja Rovaniemelle keskitettyjen talous- ja henkilöstöhallintoon liittyvien tehtävien siirtämisestä palvelukeskukseen 1.4.2007 lukien on tehty aiesopimus Valtiokonttorin kanssa.

Suunnitelmakaudella Tiehallinto selvittää ja toteuttaa eräiden muiden tehtäväalueiden, kuten viranomaispalvelujen, telematiikan, asiakaspalautteen hallinnan sekä suunnittelun ja hankinnan kehittämiseen liittyvien tehtävien (tiedon hoito, ylläpito sekä investoinnit) kehittämistä ja samalla keskittämistä alueellisesti. Toimenpiteet palvelevat samalla tuottavuusohjelman toteuttamista.

Tuottavuuden kehittäminen

Suurimmat tuottavuushyödyt tienpidossa saavutetaan parantamalla maarakennustoimialan tuottavuutta ja sen edellytyksiä. Keskeisen tilaaja- ja viranomaisroolinsa vuoksi Tiehallinto pyrkii vaikuttamaan markkinoiden toimivuuteen, teknologian ja osaamisen kehittämiseen sekä hyödyntämiseen väyläpidossa, T&K-toimintaan, tiedon hallintaan sekä rahoituksen pitkäjänteisyyteen. Lisäksi Tiehallinto osallistuu aktiivisesti hallinnonalan organisaatioiden yhteistyöhön ja organisaatorakenteiden kehittämiseen.

Tiehallinnolle asetettu tuottavuustavoite merkitsee tuottavuustoimenpiteitä, joilla varmistetaan Tiehallinnon kyvykkyys ja osaaminen. Tavoitteena on noin 165 henkilötyövuoden vähentämistä vuoden 2011 loppuun mennessä tasaisella 33 henkilötyövuoden vuosittaisella nettopoistumalla.

Tiehallinnon oman toiminnan tuottavuuden kehittämisen painopisteitä suunnitelmakaudella ovat:

- Toimintojen keskittämisen ja palvelujen oston lisääminen.
- Hankintamenettelyjen edelleen kehittäminen mm. siirtämällä konsultti- ja urakkapalvelujen hankinta kokonaisuudessaan verkkopohjaiseksi toiminnaksi vaiheittain vuoteen 2010 mennessä.
- Tiedonhallinnan ja tietojärjestelmien kehittäminen mm. tuottamalla laajamittaisempaa tietoverkon kautta tarjottavaa ajasta ja paikasta riippumatonta asiakaspalvelua, hankkimalla valmisohjelmistoihin perustuvia integroituja tietojärjestelmiä sekä uudistamalla 1990-luvulta peräisin olevia tietojärjestelmiä.
- Henkilöstön osaamisen parantaminen tarkentamalla Tiehallinnon strategiset kyvykkyudet sekä määrittelemällä vahvistettavien osaamisten kehittämisohjelmat ja askellus, joilla luovutaan hallitusti Tiehallinnolle tarpeettomista osaamisista.
- Organisaation ja prosessien suorituskyvyn parantaminen. Tiehallinnon asiantuntija-, kehittämis- ja tukitehtäviä sekä yksittäisiä valtakunnallisia tehtäviä siirretään edelleen alueille. Samalla tehtäviä keskitetään alueille sellaisiin tiepiireihin, joiden toimintaympäristöissä on ao. tehtävään liittyvää osaamista.
- Tukikohta-ym. kiinteistöistä ja kiinteistöviranomaisen asemasta luopuminen.

5 Tutkimus ja kehittäminen

5.1 Tutkimuksen ja kehittämisen painotukset

Tiehallinnolla on keskeinen vastuu tieliikennealan tutkimus- ja kehittämistoiminnasta. Toimintastrategian mukaisesti tavoitteena on kohdentaa tutkimus- ja kehittämistoimintaan (T&K) noin 2 % perustienpidon rahoituksesta eli vuosittain noin 11 milj. euroa.

Tienpitoon eli Tiehallinnon ydintoimintoihin liittyvään tutkimus- ja kehittämishankkeeseen käytetään noin 4 milj. euroa/vuosi. Toimeksiannot ovat luonteeltaan selvästi uuden tiedon ja osaamisen hakemista.

Toiminnan kehittämiseen käytetään noin 7 milj. euroa/vuosi. Painopisteinä ovat prosessit, tiedonhallinta ja operatiivinen toiminta, kuten ohjeiden ja laatuvaatimusten valmistelutyö.

Taulukko 8. Tiehallinnon kehittämistoiminnan kustannukset.

Toiminto	Tot. 2004	Tot. 2005	Ennuste 2006	Arvio 2007	TTS 2008	TTS 2009	TTS 2010	TTS 2011
Tienpidon T&K-ohjelma	4,5	4,5	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
Toiminnan kehittäminen*		1,9	3,5					
- Prosessit				2,5	2,5	2,5	2,5	2,5
- Tiedonhallinta				3,5	3,5	3,5	3,5	3,5
- Operatiivinen toiminta		1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Yhteensä (milj. euroa)		7,4	8,5	11,0	11,0	11,0	11,0	11,0

*kustannukset sisällytetty hallintomenoihin

5.2 Tienpidon tutkimus- ja kehittämishankkeet

Tiehallinnolla on maamme suurimpana julkisen infrastruktuurin ylläpitäjänä ja tieliikennejärjestelmän kehittäjänä selkeä vastuu tie- ja liikennealan osaamisen ylläpidosta ja kehittämisestä. Tienpidon tutkimus- ja kehittämistoiminnan tavoitteena on luoda uutta tietoa ja osaamista, jotta Suomen koko tieliikennejärjestelmä toimisi paremmin, turvallisemmin ja kilpailukykyisemmin kestäväällä tavalla.

Tienpidon tutkimus- ja kehittämistoiminta on tieliikennejärjestelmän kehittämistä ja tienpitoa palvelevaa soveltavaa tutkimusta sekä tienpitoa palvelevien ohjeiden, toiminnallisten laatuvaatimusten ja Tiehallinnon tarvitsemien menetelmien kehittämistä ja käyttöön saattamista. Toiminta koostuu strategisista projekteista, ydinprosessien palveluja kehittävästä teemahankkeista ja Tiehallinnon sektoritehtävää palvelevista hankkeista. Tehtävä edellyttää laaja-alaista yhteistyötä eri viranomaisten sekä tutkimuslaitosten, korkeakoulujen ja muiden asiantuntijatahojen kanssa.

Tienpidon T&K-toimintalinjat on päivitetty 2006. Nykyisten teemaohjelmien päättyessä painopistealueiden sisältöä ja rajoituksia kehitetään tavoitteena yhä läheisempi yhteys Tiehallinnon keskeisiin tehtäviin.

Tavoiterakenne 2011 perustuu laajaan liikennejärjestelmänäkemykseen ja Euroopan tie- ja liikennetutkimuksen neuvottelukunnan (ERTRAC) esittämään ohjelmaan. Liikennejärjestelmänäkökulma korostaa tieverkon, tienpidon ja tieliikenteen roolia osana liikennejärjestelmän kokonaisuutta.

Strategiset projektit ovat päättymässä. Projektien loppuunsaattaminen ja tulosten seuranta jatkuu vuonna 2007. Uusia strategisia projekteja ei käynnistetä, vaan strategiset näkökulmat sisällytetään jatkossa T&K-teemaohjelmiin.

Asiakasryhmien tarpeet -teemaohjelma on laadittu ja hyväksytty vuosille 2004 – 2007. Ohjelma sisältää neljä painopistealuetta: ihmisten liikkumistarpeet, elinkeinoelämän tarpeet, alueiden kehittämiseen liittyvät tarpeet ja yhteistyön kehittäminen.

Ekotehokas ja turvallinen liikennejärjestelmä -teemaohjelma vuosille 2006–2009 hyväksyttiin lokakuussa 2005. Ohjelma sisältää viisi painopistealuetta: ihmisten liikkuminen ja elinympäristö turvallisiksi, yhdyskuntarakenteen eheyttäminen, ympäristön kuormituksen vähentäminen, luonnonvarojen kestävä käyttö ja menetelmäkehittelyt ja arviointimenetelmät.

Väyläomaisuuden hallinnan teemaohjelma päättyi 2006. Uutena teemaohjelmanä käynnistyy vuonna 2007 ensimmäinen uusien toimintalinjojen mukainen teema, liikennejärjestelmän taloudellisuus. Teemassa yhdenmukaistetaan eri taloudellisten analyysien käsitteitä, menettelyjä ja menetelmiä. Tienpidon tuottavuutta ja prosessien suorituskykyä parannetaan lähtökohtana tienpidon ja tieliikenteen tehokkuus, ts. tienpidon ja tieliikennepalvelujen tuottamiseen sijoitettujen resurssien ja aikaansaatuisten tuotosten optimaalinen suhde. Taloutta tarkastellaan myös osana liikennejärjestelmää, miten tienpitoon sijoitetuilla resursseilla voidaan tehostaa koko järjestelmän toimintaa.

Liikenne toimivaksi liikenteen hallinnan keinoin teemaohjelma on laadittu ja hyväksytty vuosille 2005 - 2007. Ohjelma sisältää viisi painopistealuetta: liikennehäiriöiden hallinta, ajantasainen tieto kelistä ja liikenteestä, liikenteen ajantasainen ohjaus, liikenteelle tiedottaminen ja liikenteen hallinnan vaikutukset.

INFRA 2010-ohjelma on laaja ja siihen liittyy useita eri teemoja ja toimintoja koskevia hankkeita. Se sisällyt-

tään yhteistyöohjelmat -kokonaisuuteen. Tähän sijoitetaan myös pohjoismaiset yhteistyöohjelmat. Niistä jatkuu Gemensam Nordisk Anläggningsmarknad, vielä vuoden 2007, sekä NordFoU veg&trafik puitesopimuksen mukainen yhteistyö. Kymmenen Tiehallinnon ERA-NET ROAD etenee EU-hankkeena vuoteen 2008. Hanke jatkuu ERA-NET plus-hankkeena tämän jälkeen. Tällöin muodostuu myös yhteisiä T&K -projekteja, joiden rahoituksen arvioidaan jakautuvan tielaitosten ja EUn välillä.

Sektoritehtävien teemaohjelma vuosille 2006 - 2009 on hyväksytty. Sektoritehtävien painopistealueet ovat tienpidon suunnittelu, tie- ja geotekniikka sekä siltatekniikka.

Vuoden 2007 aikana valmistellaan kahden uuden teeman, liikennejärjestelmän palvelutaso ja liikennejärjestelmän toimivuus, käynnistämistä. Liikenne- ja viestintäministeriö on siirtämässä Tiehallinnolle laajempaa vastuuta liikenteen hallinnan tutkimusohjelmista. Tiehallinto selvittää yhdessä ministeriön ja muiden väylävirastojen kanssa omaa rooliaan valtakunnallisen liikenteen telematiikan, "Älykäs liikenne" -ohjelman vetäjänä.

Teemat ja projektit 2006	Linjaukset 2006-2011	Rakenne 2011
Strategiset projektit	Nykyiset projektit valmistuvat, uusista ei ole päätöksiä	Strategiset projektit
Asiakkuusryhmien tarpeet		Liikennejärjestelmän > palvelutaso > toimivuus > ekotehokkuus ja turvallisuus > taloudellisuus
Liikenteen hallinta		
Ekotehokas ja turvallinen liikennejärjestelmä		
Väyläomaisuuden hallinta		
Yhteistyöohjelmat	Tiehallinnon osallistumista tehostetaan suhteellista panostusta lisäten	Yhteistyöohjelmat
Sektoritehtävät	Tienpidon suunnittelu, tie- ja geotekniikka sekä siltatekniikka säilyvät painopisteinä	Sektoritehtävät

Kuva 19. Tienpidon tutkimus- ja kehittämistoiminnan painopistealueet.

5.3 Toiminnan kehittäminen

Tiehallinnon oman toiminnan kehittäminen sisältää tiehallintatasoiset merkittävät ydintoimintojen (prosessien) kehittämis- ja tiedonhallintahankkeet. Toiminnan kehittämiseen budjetoidaan noin 7 milj. euroa/vuosi.

Prosessit

Prosessien kehittämisessä painottuvat Tiehallinnon toimintastrategiaa täsmentävien suunnittelun, asiakaspalveluiden ja hankinnan tavoitetilojen saavuttamiseen liittyvät hankkeet. Kaikki prosessien ja erillistoimintojen tiedonhallintahankkeet on koottu tiedonhallinnan kehittämisohjelmaan.

Prosessi	Kehittämisaalueet
Suunnittelu	Tienpidon suunnittelun kehittämisalueet 2007-2010: <ul style="list-style-type: none">➤ Uudistuneen suunnittelujärjestelmän kuvaaminen➤ Suunnittelun tiedonhallinta ja sähköiset työkalut➤ Uudet suunnitteluohjeet ja toimintalinjat➤ Kyvykyys, osaaminen ja sidosryhmäyhteistyö➤ Liikennejärjestelmän kehittäminen yhdessä hallinnonalan kanssa
Hankinta	Hankinnan menettelyjen ja toimintatapojen kehittämisen projektikokonaisuudet 2005-2007: <ul style="list-style-type: none">➤ Luottamuksellinen yhteistoimintakulttuuri➤ Uudet teknologiat➤ Sähköisen hankinnan toimintamallit➤ Hankinnan laadunhallinta
Asiakaspalvelut	Asiakaspalveluiden tuottamisen tavoitetilan 2010 toteuttamiseksi tarvittavan kehittämisohjelman 2006-2010 alueet: <ul style="list-style-type: none">➤ Palvelukohtaiset linjaukset, palveluiden laajuuden ja laatutason määrittely ja tarkentaminen➤ Yhteys-, viranomais- ja tietopalveluiden tuottamisen toimintamallien suunnittelu➤ Valtakunnallisen asiakaspalvelutoiminnan suunnittelu ja toteutus vaiheittain➤ Asiakaspalveluiden tiedonhallinnan arkkitehtuuri
Muut prosessit	<ul style="list-style-type: none">➤ Asiakaslähtöinen toiminnan segmentointi➤ Tiedonhallinnan tavoitetila 2010 ja sen toteuttaminen➤ Kyvykyysien kehittäminen

Kuva 20. Prosessien kehittäminen.

Tiedonhallinta

Tiedonhallinnan nelivuotinen kehittämisohjelma on laadittu syksyllä 2006. Sen toteuttamista ohjaa Tiehallinnon yleisjohdosta koottu tiedonhallinnan kehittämisen johtoryhmä. Kehittämisohjelman vuosivolyymi on 3,5 miljoonaa euroa. Kehittämisohjelma koostuu kuudesta hankekokonaisuudesta. Ne ovat toiminnanohjaus, prosessien tiedonhallinta, liikenteen hallinta, tiestö- ja liikennetietopalvelut, tiedonhallinnan perusrakenteet sekä erilliskohteet.

Ohjelmakaudella otetaan käyttöön uusi talousohjausta ja taloushallintoa sekä hankkeiden hallintaa koskeva integroitu toiminnanohjausjärjestelmä (ERP). Hanke toteutetaan yhteistyössä Ratahallintokeskuksen ja mahdollisesti Merenkululaitoksen kanssa.

Tienpidon prosessien automatisointiin ja verkkopalveluiden lisäämiseen liittyvät projektit ovat keskeisiä kehittämisalueita tienpidon vaikuttavuustavoitteiden ja Tiehallinnon oman toiminnan tuottavuustavoitteiden saavuttamiseksi. Prosessien tiedonhallinta -hankekokonaisuus koostuu pääosin suunnittelun, asiakaspalveluiden ja hankinnan tiedonhallinnan kehittämisestä.

Liikenteen hallinnan operatiivisten tietojärjestelmien kehittäminen ja uusien tietopalveluiden kehittäminen on tärkeä osa tieverkon käytön ohjaukseen liittyvien ratkaisujen kehittämistä. Kyseinen eLiike -hankekokonaisuus koostuu liikenteen sujuvuustietojen, häiriöiden hallinnan ja liikennetiedottamisen kehittämisprojekteista.

Taulukko 9. Tiedonhallinnan kehittämishankkeet.

Hankekokonaisuus*	Toteutus	Kust.arvio
		M€
toiminnanohjaus (ERP)	2006 - 09	1,8
prosessien tiedonhallinta	2007 - 10	2,0
liikenteen hallinta (eLiike)	2006 -10	3,2
tiestö- ja liikennetiedot	2007 - 10	1,6
perusrakenteet (eRakenteet)	2007 - 10	4,3
erilliskohteet	2007 - 10	1,1
yhteensä		14,0

*hankekokonaisuuksista ja yli 1 M€ :n tietoinvestoinneista on laadittu VM:n ohjeiden mukaiset lomakkeet

Tiestö- ja liikennetiedot ovat kaiken Tiehallinnon toiminnan ytimessä. Niiden hallintaa parannetaan uudistamalla Tiehallinnon perusrekistereitä, parantamalla tietojen laatua ja kilpailuttamalla tiedon hankinta, hallinta ja palvelutuotanto aiempaa laajempina kokonaisuuksina. Tulevaisuudessa mahdollisesti toteutuvat ns. tuotetietomalliin liittyvät koko alan tietovarastoja ja tiedonsiirtoa uudistavat isot tietorekisterien muutostyöt arvioidaan ja päätetään myöhemmin erikseen.

Tiedonhallinnan perusrakenteiden kehittämisellä mahdollistetaan muiden kehittämishankkeiden toteuttaminen kustannustehokkaasti ja tarkoituksenmukaisesti. Tämä ns. eRakenteet -hankekokonaisuus koostuu kokonaisarkkitehtuurin määrittämisestä, tietoteknisen infran kehittämisestä, vanhentuvien tietojärjestelmien modernisointisuunnitelman toteuttamisesta, tietopalveluiden kehittämisestä sekä sähköisten prosessien alustasta. Perusrakenteiden kehittämistyö kytketään valtionhallinnon IT -kehittämistyöhön (Valt IT) ja sen tavoitteena on lisätä Tiehallinnon kilpailuttaminen palveluntuottajien roolia ja vastuuta siirtämällä tietoteknisten ratkaisujen painopistettä järjestelmätyöstä palveluihin.

Erilliskohteet koostuvat välttämättömistä tietojärjestelmäinvestoinneista, jotka eivät rahoitustarpeensa suuruuden takia sisälly järjestelmien ylläpidon ja pienimuotoisen kehittämisen vuosibudjettiin. Näistä merkittävin on erikoiskuljetuslupien käsittelyjärjestelmän (eriku) uudistus.

Tietojärjestelmien ja -palveluiden ylläpito ja pienimuotoinen kehittäminen on keskitetty Asiantuntijapalvelut -yksikköön.

6 Voimavarat

6.1 Henkilöstö ja osaaminen

Tiehallinnon toiminta keskitetään tie- ja liikenneolujen sekä liikenteen ja liikenneomaisuuden hallintaan. Näihin tarvittavat strategiset kyvykkyydet määriteltiin vuonna 2006. Työtä jatketaan tarkentamalla toimintojen keskittämisen ja yksiköiden erikoistumisen periaatteet sekä ne tehtäväalueet, joissa osaamista vahvistetaan kumpanuksilla tai joista luovutaan.

Tuottavuutta parannetaan ja resurssien käyttöä tehostetaan myös jatkamalla tulosityksikköjen välistä alueyhteistyötä. Henkilöstön määrä vähenee alle 800:aan vuonna 2011.

Väylävirastoyhteistyötä jatketaan strategisessa ohjauksessa, T&K-toiminnassa ja toiminnan kehittämisohjelmissa. Tukipalveluissa lisätään yhteisten resurssien käyttöä, laajennetaan koulutusyhteistyötä sekä yhtenäistään toimintatapoja. Alan kanssa jatketaan hankintamenetelmien kehittämistä, INFRA 2010-ohjelmaa sekä yhteistyötä osaamisen ja koulutuksen sisältöjen ja koulutustarjonnan kehittämisessä.

Oman henkilöstön osaamista kehitetään vuosille 2004 – 2008 ulottuvan osaamisen kehittämisohjelman avulla. Sen pääalueita ovat tienpito (liikennejärjestelmä, hankinnat, muut tienpidon osa-alueet) sekä toiminta (asiakkuus, tiedonhallinta, projektinhallinta, moni osaaminen, asiantuntija-, esimies- ja tiimityö). Osa ohjelmasta toteutetaan yhteistyössä muiden virastojen (mm. AKE, RHK, MKL) kanssa.

Valittujen oppilaitosten kanssa jatketaan T&K- ja osaamisyhteistyötä puitesopimuksilla. Harjoittelu- ja kesätyöpaikkoja sekä opinnäytetöitä tarjotaan suunnitelmallisesti muun henkilömäärän vähenemisestä huolimatta.

Vaikka koulutustaso-indeksi (5,1) on pystytty nostamaan valtionhallinnon keskitasolle, on sitä tarpeen nostaa edelleen ja henkilöstörakennetta monipuolistettava. Korkeasta 50,2 vuoden keski-ikästä johtuen poistuma on lähivuosina suuri ja rakenteen korjaamiseksi tulee rekrytoida teknisen koulutuksen saaneiden ohella talouden, yhdyskunta- ja aluetieteiden osajia.

Ikärakenteen hallintaa – eri ikäryhmien tasapuolinen kohtelu, työmotivaation ja työkuoron säilyttäminen, osaamisen siirtäminen talossa tai sen ulkopuolelle sekä toisaalta etenemismahdollisuuksien tarjoaminen nuoremmille – tehostetaan uudella hyvinvointiohjelmalla.

Työyhteisöstä huolehditaan kattavan yhteistoiminnan, johtamisen ja esimiestyön sekä kannustavan palkitsemisen avulla. Tuloksetekoa tuetaan kehittämällä palkitsemista ja palkkausjärjestelmää joustavammaksi ja entistä kannustavammaksi, viemällä vastuuta ja päätöksentekoa lähemmäs toimintaa sekä parantamalla esimiesten valmiuksia ja koko henkilöstön tietoisuutta. Tiehallinnon palkkakilpailukyky säilytetään hyvänä kaikissa tehtäväryhmissä.

Taulukko 10. Henkilöstösuunnitelma.

Vakinaiset henkilöt vuoden lopussa	Toteuma 2003	Toteuma 2004	Toteuma 2005	Ennuste 2006	Suun 2007	TTS 2008	TTS 2009	TTS 2010	TTS 2011
Uusimaa	117	114	108	97	95	93	91	88	82
Vuoli				4	3	3			
Turku	80	79	79	75	73	71	67	64	62
E18				4	4	4			
Kaakkois-Suomi	89	85	82	80	79	79	77	74	71
Häme*	87	87	87	86	85	82	75	71	67
Savo-Karjala	78	71	72	72	72	70	65	64	62
Keski-Suomi	42	39	39	40	40	39	39	38	38
Vaasa**	86	84	82	79	66	65	63	62	60
Oulu	80	70	67	67	67	63	61	60	60
Lappi**	73	71	65	67	61	59	58	55	52
Pääkonttori	50	50	44	45	42	40	39	38	37
Asiantuntijapalvelut	202	202	195	191	183	181	175	166	153
Liikennekeskus	38	40	43	44	44	43	43	43	41
Yhteensä	1022	992	963	951	914	892	853	823	785
Vakinaiset henkilötyövuosina	989	975	932	920	884	863	825	796	760
Määräaikaiset henkilötyövuosina	50	45	50	54	52	50	49	49	48
Yhteensä henkilötyövuodet	1039	1020	982	974	936	913	874	845	808

Tulosityksikötason luvut tarkentuvat tuottavuustoimenpiteiden seurauksena

*TTS-luvuissa ei ole otettu huomioon keskitettäviä tehtäviä.

** Otettu huomioon talous- ja henkilöstöhallintotehtävien siirtyminen valtion palvelukeskukseen vuonna 2007.

6.2 Asiakkaat ja muut sidosryhmät

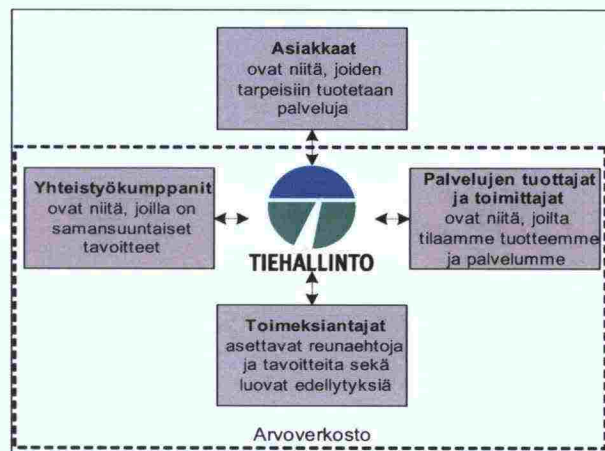
Tiehallinnon asiakkaita ovat kansalaiset, elinkeinoelämä sekä yhteiskunnan perustoimintoja turvaavat toimijat. Muita sidosryhmiä ovat toimeksiantaja, yhteistyökumppanit sekä palvelujen tuottajat ja toimittajat.

Toimintastrategian mukaisesti Tiehallinto ei hanki itselleen sitä tietoa ja osaamista, joka on saatavissa sidosryhmien kautta. Sidosryhmytyössä keskeisenä tavoitteena on tuottaa hyötyä asiakkaille.

Tiehallinnon tärkeimmät sidosryhmät on tunnistettu ja heidän kanssaan on käynnistetty systemaattinen yhteistyö vuoden 2006 loppuun mennessä.

Suunnitelmallinen ja tavoitteellinen sidosryhmäyhteistyö on lähtenyt hyvin käyntiin. Sidosryhmien tyytyväisyys on korkea ja konkreettisia hyötyjä voidaan osoittaa niin yhteistyösopuolille kuin asiakkaillekin.

Toimintakausi on suunnitelmallisen yhteistyön vakiinnuttamisen ja toimintojen jatkuvan parantamisen aikaa. Keskeistä on myös varmistaa, että sidosryhmien kautta saatu osaaminen ja tieto ovat koko organisaatiossa käytettävissä.



Kuva 21. Tiehallinnon sidosryhmät.

6.3 Tieto

Tieto on keskeinen Tiehallinnon tuotannontekijä. Tiehallinto tarjoaa tietoa maksutta asiakkailleen, palveluntuottajille ja muille sidosryhmille. Tiehallinto edistää tiedon yhteiskäyttöä.

Tietojärjestelmien ja niiden ylläpidon sijaan hankitaan tietopalveluja, jotka kilpailutetaan aiempaa laajempina kokonaisuuksina. Palvelujen laatua ohjataan hankintasopimuksin. Ensisijaisesti hankitaan valmispalveluja tai jos niitä ei ole saatavissa, niiden syntymiselle luodaan kysyntää. Tietohallinnossa varmistetaan riittävät peruspalvelut ja tietoturvaluus. Samalla parannetaan tiedonhallinnan tuottavuutta ja tietohallinnon resurssien hallintaa.

Tiedonhallinnan toteuttamiskelpoinen tavoitetilä 2010 määritellään talvikaudella 2006 - 2007. Vuosittain päivitettävällä tiedonhallinnan kehittämisohjelmalla toteutetaan tavoitetilä tietojärjestelmien ja -palveluiden kehittämisen osalta.

Tavoitetilan toteutuksen keskeisinä elementteinä ovat asiakaslähtöisen tiedonhallinnan konkretisointi mitattaviksi ja määriteltäviksi palveluiksi ja toimintatavoiksi, yhteistyön tiivistäminen hallinnonalalla, prosessin organisoimisen ja vastuunjaon selkiyttäminen, tiedonhallintaosaamisen ja työnjaon kehittäminen, palvelusopimusten uudistaminen, projektisalkun ja projektien ohjaamiseen panostaminen sekä tietoturvaluuden varmistaminen.

6.4 Rahoitus

Tienpidon rahoituslaskelmassa on tehty seuraavat muutokset: Perustienpidon momentilta aiemmin rahoitetut alueelliset investoinnit ja ns. infraministerityöryhmän käynnissä olevat teemahankkeet on siirretty uudelle liikenneympäristön parantaminen -momentille. Momentilta rahoitetaan myös Tiehallinnon pohjavesiohjelmaan kuuluvia hankkeita.

Perustienpidon momentilta aiemmin rahoitettu suunnittelu on hajautettu kolmelle eri momentille. Liikenneympäristön parantamishankkeiden suunnittelu rahoitetaan tämän momentin puitteissa. Liikenneohjelmaan kuuluvien kehittämishankkeiden suunnittelu rahoitetaan eräät tiehankkeet momentilta. Perustienpidon momentille budjetoidun suunnittelurahoituksen puitteissa rahoitetaan mm. tiestömittaukset, inventoinnit ja selvitykset. Tehdyt muutokset on otettu huomioon myös aiempien vuosien toteumatiedoissa sekä kuluvan vuoden arvioissa ja vuoden 2007 suunnitelmassa.

Rahoituslaskelma on laadittu liikenne- ja viestintäministeriön antamiin rahoituskehyksiin lisätyn vuoden 2007 talousarviossa alkavan Vaalimaan rajanylityspaikan liikennejärjestelyjen (10,3 milj. euroa) 7,3 milj. euron rahoitustarve vuodelle 2008 sekä Suurikuusikon kaivoshankkeen yhteydessä tilapäisenä rahoituksena toteutetun maantien rakentamiskustannuksiin yhteensä 1,8 milj. euroa vuosina 2009 ja 2010.

Kehittämisinvestointien osalta Tiehallinto esittää suunnitelmakaudella käynnistettäväksi ns. infraministerityöryhmän ykköskorin hankkeen vt 5 Lusi—Mikkeli sekä kehä III Vantaankoski - Lentoasemantie, 1.vaihe.

Pienehköjä maakuntien päättämiä väylähankkeita voidaan rahoittaa lisäksi valtion talousarviossa sisäasiainministeriön ja liikenne- ja viestintäministeriön käyttöön osoitettavista Euroopan aluekehitysrahaston tavoiteohjelmiin ja yhteisöaloitteisiin varatuista määrärahoista. Näihin väylähankkeisiin ennakoidaan saatavan suunnitelmakaudella rahoitusta vuosittain yhteensä 15 milj. euroa, josta Tiehallinnon rahoitusosuus on noin kaksi kolmasosaa.

Lisäksi sisäasiainministeriön hallinnonalalle valtion talousarviossa varattavasta Kainuun kehittämisrahasta ennakoidaan voitavan rahoittaa tienpitoa vuosittain noin 20 milj. euroa.

Taulukko 11. Rahoituslaskelma.

Milj. euroa	Tot. 2004	Tot. 2005	Arvio 2006	Suunni- telma 2007	TTS 2008	TTS 2009	TTS 2010	TTS 2011
Perustienpito	501,8	500,9	511,2	495,0	506,4	506,0	505,9	507,3
Tulot	25,3	19,8	13,7	7,4	3,4	3,4	3,4	3,4
Maksullinen toiminta	2,6	2,9	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4
Muut tulot	22,7	16,9	11,3	5,0	1,0	1,0	1,0	1,0
Menot	527,1	520,7	524,9	502,4	509,8	509,4	509,3	510,7
Hoito ja käyttö	200,7	203,4	206,8	198,9	209,6	209,2	209,1	210,0
Liikenteen operatiivinen ohjaus	3,5	3,5	3,5	3,6	3,5	3,5	3,5	3,5
Ylläpito- ja korvausinvestoinnit	216,5	235,6	224,5	216,6	212,5	213,5	214,0	214,5
Ohjelmointi, mittaukset, inventoinnit, selvitykset	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
Tienpidon tutkimus- ja kehittämistoiminta	4,5	4,2	5,5	4,0	4,0	4,0	4,0	4,0
Hallinto	78,7	67,7	78,4	73,1	74,0	73,0	72,5	72,5
Maksullisen toiminnan menot	2,2	2,3	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2
Palveluprojektit ja sopeuttaminen	17,0							
Kehittämisinvestoinnit	247,4	242,3	200,8	227,4	379,5	372,1	222,4	132,4
Tielain mukaiset maa-alueiden hankinnat ja korvaukset	24,5	27,8	34,4	30,6	26,8	26,8	26,8	26,8
Liikenneympäristön parantaminen	81,9	101,7	82,9	71,0	42,5	34,5	34,0	31,0
Eräät tiehankkeet	98,9	92,3	62,4	104,6	286,2	254,0	100,0	19,0
Tieverkon jälkirahoitus-, kokonaisrahoitus- ja elinkaarirahoitushankkeet	42,1	20,4	21,1	21,2	24,0	56,8	61,6	55,6
Tiehallinnon nettomenot	749,2	743,1	712,0	722,4	885,9	878,1	728,3	639,7
Tiehallinnon bruttomenot	774,5	762,9	725,7	729,8	889,3	881,5	731,7	643,1

6.5 Tase ja omaisuus

Tiehallinnon taseen loppusumma vuoden 2006 lopussa on noin 14,7 miljardia euroa. Taseesta suurimman osan muodostaa väyläomaisuus, johon kuuluvat tiepohjat, tierakenteet ja keskeneräiset hankkeet. Niiden arvo on yli 99 % taseesta.

Suunnitelmakauden alussa valmistuu useita suuria tiehankkeita. Tämän jälkeen väyläomaisuuden on arvioitu alenevan vuosittain, koska investointien määrä (korvaus-, laajennus-, uus- ja kehittämisinvestoinnit sekä tie- ja rakennussuunnittelu) on alhaisempi kuin tierakenteiden kulumista kuvaava poistojen määrä.

Taulukko 12. Tiehallinnon taseen loppusumma ja muutokset.

Tiehallinnon tase (M€)	Tot. 2002	Tot. 2003	Tot. 2004	Tot. 2005	Ennuste 2006	Arvio 2007	TTS 2008	TTS 2009	TTS 2010	TTS 2011
Tase 1.1.	15 024	15 123	15 008	15 078	14 916	14 721	14 524	14 646	14 747	14 684
Käyttöomaisuuden investoinnit	721	575	944	424	425	444	592	586	436	347
Suunnitelman mukaiset poistot	-494	-514	-561	-588	-615	-636	-465	-487	-501	-515
Käyttöomaisuuden muut vähennykset	-110	-173	-316		-7	-7	-7			
Vaihto- ja rahoitusomaisuuden muutokset	-18	-3	3	2	2	2	2	2	2	2
Tase 31.12	15 123	15 008	15 078	14 916	14 721	14 524	14 646	14 747	14 684	14 518
Taseen muutos (31.12./1.1.)	99	-115	70	-162	-195	-197	122	101	-63	-166

7 Liitteet

- Liite 1 Tiehallinnon tunnusluvut
- Liite 2 Kehittämissuunnitelma
- Liite 3 Teemapakettien ja kehittämisinvestointien hankekortit

Liite 1 Tiehallinnon tunnusluvut

	Toteu- tuma 2003	Toteu- tuma 2004	Toteu- tuma 2005	Toteu- tuma 2006	Arvio 2007	TTS 2008	TTS 2009	TTS 2010	TTS 2011	Tavoit- teltava taso
Tieverkon laajuus ja tila (tilanne 31.12.)										
Yleisten teiden pituus (km)	78 200	78 168	78 189	78 300	78 300	78 350	78 400	78 450	78 500	
Päällystepituus (km)	50 538	50 616	50 633	50 610	50 655	50 700	50 750	50 800	50 800	
Siltojen lkm	14 109	14 176	14 282	14 290	14 300	14 350	14 400	14 450	14 500	
Kevyen liikenteen väylällä varustettujen maanteiden pituus (km)	4 683	4 730	4 945	5 000	5 100	5 200	5 300	5 400	5 500	
Liikennesuorite (mrd autokm, maantiet)	33,0	33,9	34,5	35,1	35,7	36,3	36,8	37,3	37,7	
Vaikuttavuus										
Sujuvuusvaatimukset täytt. verkon os. runkoverkosta (%)	75	76	75	75	69	67	64	60	60	80
Liikennekuolemien määrä maanteillä	283	291	289	250	280	280	260	260	260	200
Henkilövahinko-onnettomuudet maanteillä	3 720	3 490	3 291	3 200	3 100	3 100	3 000	3 100	3 100	
Heva-vähenemätavoite tienpidon toimin yht.	71	65	58	55	49	68	56	60	40	
*heva vähenemä,perustienpito	54	55	47	51	44	40	36	36	39	
*heva vähenemä,kehittäminen	17	10	11	4	5	28	20	24	1	
Asiakaslähtöisyys										
Tienkäyttäjien tyytyväisyys pääteiden tilaan ja kuntoon	3,44	3,67	3,67	3,66	3,65	3,60	3,60	3,55	3,55	4,00
Tienkäyttäjien tyytyväisyys muiden teiden tilaan ja kuntoon	2,80	2,94	3,05	2,96	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,40
Tienkäyttäjien tyytyväisyys teiden talvihoitoon	3,22	3,40	3,39	3,54	3,40	3,40	3,40	3,40	3,40	3,60
Sidosryhmätyytyväisyys yhteistyöhön	-	3,95	4,06	-	4,10	4,10	4,10	4,10	4,10	4,10
Taloudellisuus ja tehokkuus										
Huonokuntoisten päällystettyjen teiden määrä (km)	4 325	3 991	3 611	3 407	3 400	3 300	3 200	3 100	3 000	1 500
Huonokuntoisten sorateiden määrä (km)	3 700	3 500	2 950	3 520	3 300	3 400	3 500	3 500	3 500	
Huonokuntoisten kevyen liikenteen väylien määrä (km)	302	276	250	253	250	210	190	170	150	100
Huonokuntoisten siltojen määrä (kpl)	1 031	1 086	1 081	1 150	1 050	950	850	750	700	500
Painorajoitettujen siltojen määrä (kpl)	201	190	185	183	180	175	170	165	160	150
Runkokelirikolle alttiiden teiden määrä (km)	2 010	1 731	1 523	1 218	1 200	1 200	1 200	1 100	1 000	
Kelirikkorajoitusten määrä (km)	809	864	1 173	579	950	900	850	800	800	
Kelirikkoisen soratiestön peruskorjaus (km)	200	200	266	202	185	185	185	180	180	
Hankintasopimusten määrä	2 566	2 217	2 098	1 950	1 800	1 650	1 500	1 350	1 200	950
Hyväksyttyjen tarjousten määrä/tarjouskysely (keskim)	4,2	4,7	4,5	4,4	4,4	4,4	4,4	4,4	4,4	5,0
EFQM-arvioinnin kokonaistulos	398	400-450	453	458	470	475	480	490	500	550
Kunnossapidon yksikkömenot (e/tiekkm)	6 693	6 497	6 469	6 380	6 500	6 500	6 480	6 480	6 470	6 500
Hallintomenot (Me)	71,3	85,4	74,2	86,1	79,3	80,2	79,2	78,7	78,7	60,0
Kyvykkyys										
Osaamisen koulutusohjelman toteutumisaste (%)										90
Innovaatio- ja yhteistyön osaamisindeksi (0-100)	-	59	62	61	65	67	69	71	73	75
Vakinaisen henkilöstön määrä vuoden lopussa	1022	992	963	951	914	892	853	823	785	785
Työtyytyväisyystutkimuksen kokonaistulos	3,3	3,3	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,4	3,5
Tiedonhallinnan kehittämissuunnitelman toteutumisaste (%)										90
T&K-menojen osuus perustienpidon menoista (%)			1,2	1,5	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Tieverkko ja ympäristö										
Suolan käyttö liukkauden torjunnassa yl. teillä, tn	73 145	88 040	100 600	83 000	88 000	88 000	88 000	88 000	88 000	80 000
Yli 55 dBA:n melulle altistuneet	350 000	355 000	360 000	365 000	370 000	375 000	380 000	385 000	390 000	
Kiireellinen pohjavesien suojaustarve (km)	123	122	127	116	109	106	105	100	96	
Pohjavesisuojaus (km)	6	1	10	7	3	1	5	4	4	
CO2-päästöt, tiet ja kadut (1990=100)	105	109	110	110	110	111	111	111	110	
Hiukkaset, tiet ja kadut (1990=100)	44	40	36	33	31	29	27	25	24	

Liite 2 Kehittämissuunnitelma

Tiehallinto esittää perustienpidon ja liikenneympäristön parantamisen osalta noin 650 milj. euron rahoitustasoa, mikä tarkoittaa noin 105 milj. euron lisäystä perussuunnitelmaan. Lisärahoituksesta kohdistetaan noin 30 milj. euroa tieverkon kunnossapitoon ja käytön ohjaukseen sekä 75 milj. euroa liikenneympäristön parantamisinves-

tointeihin. Lisäksi Tiehallinto esittää, että tieverkon kehittämishankkeiden vuotuinen rahoitustaso asettuisi keskimäärin 300 milj. euron tasolle suunnitelmakaudella, mikä tarkoittaa noin 85 milj. euron lisäystä perussuunnitelmaan.

Taulukko 13. Kehittämissuunnitelman tienpidon rahoituksen kohdentuminen.

	Milj. euroa keskim./vuosi	Perus-suunnitelma	Kehittämis-suunnitelma	Lisatarve
Perustienpito		510	540	30
Kunnossapito ja käytön ohjaus		435	465	30
- Tieverkon hoito		210	220	10
- Tieverkon ylläpito		215	235	20
- Liikenteen operatiivinen ohjaus		5	5	0
- Tiestömittaukset, inventoinnit, selvitykset		5	5	0
Hallinto ja tutkimus- ja kehittämistoiminta		75	75	0
Kehittämisinvestoinnit		250	410	160
Isot kehittämishankkeet (sis. jälkirahoitus- ja elinkaarihankkeet)		215	300	85
Liikenneympäristön parantaminen		35	110	75
- Alueelliset investoinnit		10	70	60
- Teemahankkeet		20	35	15
- Tiehankkeiden suunnittelu (PTP investoinnit)		5	5	0
Tienpito yhteensä		760	950	190

Tieverkon kunnossapito ja käytön ohjaus

Perustienpitoon ja liikenneympäristön parantamiseen esitetystä lisärahoituksesta (yhteensä 105 M€) vajaa kolmannes käytetään tieverkon kunnossapitoon. Hoidon osalta panostetaan talvihoidon tehostamiseen ja perussuunnitelmaa paremmin varaudutaan kustannustason nousuun. Tieverkon kuntoa parannetaan eri toimenpitein. Perussuunnitelman mukaista vähäliikenteisten teiden kunnan laskua ei toteuteta, merkittävimmät

pääteiden kaltevuuspuutteet poistetaan, tiekaiteiden modernisointi (lähinnä nosto) käynnistetään laaja-alaisesti, tärastävien tiemerkinöjen määrää lisätään merkittävästi pääteillä. Siltojen korjataan perussuunnitelmaa hiukan ripeämmin. Tarpeita on myös varusteiden ja laitteiden laajempaan uusimiseen ja nykyaikaistamiseen. Näillä kaikilla toimilla on merkittävä vaikutus liikenneturvallisuuteen, samalla kun ne myös vaikuttavat liikenteeseen ja myös pitkällä aikajänteellä vähentävät ylläpitotarvetta.

Liikenneympäristön parantaminen

Lisärahoituksesta noin kaksi kolmasosaa eli noin 75 milj. euroa kohdistetaan liikenneympäristön parantamisinvestointeihin. Pääosa lisärahoituksesta kohdennetaan tienpidon strategian mukaan alueellisiin investointeihin:

- liikenneturvallisuutta parantaviin investointeihin lähinnä taajamissa ja päätieverkolla,
- maankäytön ja elinkeinoelämän tarvitsemiin liikenne- ja liityntäjärjestelyihin,
- kevyen liikenteen järjestelyihin,
- ympäristöhaittoja vähentäviin toimiin,

Lisärahoituksesta noin 15 milj. euroa käytetään jo aloitettujen valtakunnallisten teemapakettien, kuten pääkaupunkiseudun joukkoliikennepaketin, pääteiden kohtaamisonnettomuuksien vähentämishojelman, liikenteen hallinta teeman ja pohjavesiohjelman nopeampaan toteuttamiseen.

Kehittämissuunnitelman rahoitus ei kuitenkaan mahdollista mm. tasoristeysten poisto-ohjelman eikä meluntorjunnan ja logistiikkakeskusten yhteyksien kehittämissuunnitelman aloittamista.

Tieverkon kehittämisinvestoinnit

Perussuunnitelman mukainen uusien hankkeiden aloitusten lähes keskeyttäminen päätieverkolla olisi erittäin dramaattinen linjaus, joka päätettynä vaikuttaisi välittömästi suunnittelutarpeisiin ja urakointinäkyymiin. Eri-tyisesti päätieverkon monet vilkkaat tiejakso- ja uudistamisen tarpeessa. Teiden kapeus, mutkaisuus ja liian vähäiset turvalliset ohituspaikat ovat osasyy moniin valitettaviin onnettomuuksiin. Päätieverkko on keskeinen toimivan yhteiskunnan osa, jota tulisi pitää muun kehityksen tasalla pitkäjänteisesti.

Tiehallinnon arvion mukaan tärkeimpien pääteiden uudistaminen edellyttää runsaan 300 milj. euron vuositasoa kehittämisinvestoinneissa. Suurimpien kaupunkiseutujen pääväylillä on lisäksi tarvetta monimuotoisiin tiehankkeisiin, joilla on suuri vaikutus kaupunkiseutujen liikennejärjestelmien toimivuuteen. Muulla tieverkolla parannustarpeet ovat yksittäisempiä kohteita sekä sellaisia alemman tieverkon kohteita, jotka sopivat useimmiten alueellisen tienpidon piiriin.

Tiehallinto esittää realistisena kehittämisvaihtoehtona, että nimettyjen hankkeiden vuosirahoitus pidetään TTS kauden loppuun asti noin 300 milj. euron tasolla, jota jo pelkkä peruslaskelmataso edellyttää vuosina 2008 ja 2009. Koska peruslaskelman hankkeiden rahoitustarve laskee jyrkästi vuoden 2009 jälkeen, tulisi uusia hank-

keita käynnistää jo vuosina 2008 - 2009, jotta hankkeita olisi täydessä vauhdissa vuonna 2010.

Infraministeriöryhmän kakkoskorin hankkeet (eli esitys vuosien 2008–2013 hankkeiksi) ovat Tiehallinnon käsityksen mukaan edelleenkin perusteltuja ja hyvä priorisoinnin lähtökohta. Hankkeiden sisältöä on jo jonkin verran tarkistettu, ja niiden arviointia ja tarkistamista on tarkoitus jatkaa liikenne- ja viestintäministeriön strategiatöiden yhteydessä.

E18-tien kehittäminen kokonaisuutena

Kehittämissuunnitelman hanke-ehdotus lähtee Suomen kansainvälisten sitoumusten mukaisesti E18-tien Turku – Vaalimaa kehittämisestä kokonaisuudessaan moottoritietasoisiksi osana Pohjolan Kolmiota vuoteen 2015 mennessä. Suomi on saanut Pohjolan Kolmion EU:n prioriteettihankkeiden listalle ja TEN-rahaston tukea sen kehittämiseen.

Helsingin ja Turun välinen osuus tulee tavoitteiden edellyttämään kuntoon, kun rakenteilla oleva Muurlan ja Lohjan välinen moottoritieosuus valmistuu vuoteen 2009 mennessä. Perussuunnitelmaan sisältyy vain Kehä III:n pikaparannustoimet (30 milj. euroa) Vantaankosken ja Lentoasemantien välillä. Sen sijaan Kehä III:lle ja edelleen Helsingin ja Vaalimaan väliselle osuudelle jää merkittäviä kehittämistarpeita.

E18-tien kehittämistoimien loppuun saattaminen kokonaisuudessaan vaatii vielä noin 580 milj. euron investointit:

- E18 Haminan ohikulkutie, 14 km ja 111 M€
- E18 Koskenkylä - Loviisa - Kotka, 51 km ja 194 M€
- E18 Kehä III Vanhakartano - Lentoasemantie, 12 km ja 160 M€
- E18 Hamina - Vaalimaa, 30 km ja 113 M€.

E18-tien kehittämistoimien loppuun saattamisesta kokonaisuudessaan Helsingin ja Vaalimaan välillä vuoteen 2015 mennessä tulisi tehdä valtion talousarvioon kirjattava periaatepäätös. Varsinaiset rahoituspäätökset kunkin osahankkeen toteutuksesta tehtäisiin kuitenkin erikseen.

TTS-kaudella näistä E18-tien kehittämiskohteista esitetään aloitettavaksi Haminan ohikulkutien rakentaminen vuonna 2008 ja Koskenkylä - Loviisa - Kotka osuuden kehittäminen vuonna 2010.

Heti TTS kauden jälkeen tulisivat vuoroon Kehä III Vanhakartano - Lentoasemantie ja Hamina - Vaalimaa. Tarvetta näidenkin hankkeiden aikaisempaan toteutukseen

on, sillä esimerkiksi kansainvälinen raskas liikenne ja sen pitkät tullijonot ovat huomattava haitta Haminan ja Vaalimaan välillä, vaikka liikennemäärä puhtaasti tien kapasiteetin näkökulmasta on vielä kohtuullinen.

TTS-kaudella aloitettavaksi esitettyjen E18-hankkeiden kustannukset ovat yhteensä noin 305 M€ ja vielä TTS-kauden ulkopuolelle jäävien Kehä III:n laajemman kehittämisen ja Hamina – Vaalimaan noin 273 M€.

Myös LVM:n asettama tienpidon rahoituksen pitkäjän- teistämistä pohtinut työryhmä kiinnitti huomiota E18-tien kehittämisen vielä edessä oleviin haasteisiin. E18-moot- toritietä Helsingin ja Vaalimaan välillä olisi käsiteltävä rahoituskokonaisuutena, jonka toteutus vie noin 10 vuot- ta. Näin pitkäkestoisen hankkeen sitova rahoituspäätös edellyttää erityisjärjestelyjä, mutta vain sitovalla rahoitus- päätöksellä saavutetaan pitkäjän- teistyksen hyödyt. Var- muus koko yhteysvälin rahoituksesta tekee mahdolli- seksi rakennustöiden kilpailuttamisen isoina kokonai- suuksina ja rakennustöiden ajoitus voidaan suunnitella mahdollisimman tehokkaaksi. Työryhmän ehdotuksen mukaan E18 Helsinki - Vaalimaa moottoritie on myös hyvä kehitysalusta rahoitusjärjestelyjen innovatiivisten käyttö- tapojen kehittämiseen.

Ohjelmaesityksen muut kohteet

E18-tien lisäksi ohjelmaesityksen muut kohteet ovat pää- osin vilkkaimmalla valtatieverkolla. Poikkeuksena on seututieliuokkaisen Helsingin Kehä I:n eräät pullonkaula- kohteet sekä ns. käsivarrentien (vt 21) parantaminen Lapissa. Monet kohteista ovat ns. yhteysvälihankkeita, joissa parantamistoimet eivät ole yhtenäisiä koko välil- lä, vaan koostuvat mm. ohituskaistojen, liittymä- järjestelyjen ja rinnakkaisteiden rakentamisesta sekä tarvittaessa pientareiden leventämisestä. Näiden hank- keiden osalta on periaatteessa mahdollista harkita myös hankkeen vaiheittaista toteutusta tai esimerkiksi joiden- kin ohituskaistakohteiden toteuttamista osana valtakun- nallista teemapakettia. Ohjelmaehdotuksen kohteet ovat kuitenkin sellaisia, joilla olisi ensisijaisempaa pa- nostaa suurehkoihin hankekokonaisuuksiin, kuten nelikaistaistettaviin osuuksiin. Kehittämissuunnitelman hankkeiden (esim E18-tien kohteet ja vt 5 Päiväranta- Vuorela) aloittaminen jo esitettyä aikaisemmin on mah- dollista, jos hankkeille saadaan budjetin ulkopuolista rahoitusta. Hankkeet on esitetty tarkemmin taulukossa 14 ja kuvassa 22.

Tiehallinto on laatinut myös erillisen kustannusarvioltaan noin 500 milj. euron suunnitelman pääteiden kohtaa- misonnettomuuksien vähentämiseksi. Ohjelman tavoit- teena on varustaa nykyisiä ohituskaistoja keskikaiteilla ja rakentaa uusia keskikaiteellisia ohituskaistoja yhteen- sä noin 500 - 600 km matkalle. Tämän ohjelman toteut- tamiseen on suunnitelmakaudella kuitenkin käytettä- vissä vain noin 20 milj. euroa.

Taulukko 14. Kehittämissuunnitelman investointiohjelma.

TTS -kaudella aloitettavat tiehankkeet Tiehallinnon perussuunnitelma		Kustan- nusarvio M€	H/K	Päätoimenpide	Liiken- teelle vuonna
Vt 6	Lappeenranta - Imatra	131	1,6	Täydentäminen 2+2 -kaistaiseksi	2010
Mt 101	Kehä I, Leppävaara (Turunväylä - Vallikallio), Espoo	86	5,7	Täydentäminen 3+3 -kaistaiseksi	2010
Vt 4	Kemin kohta ja sillat	58	2,2	Täydentäminen moottoritieksi	2009
Kt 51	Kirkkonummi - Kivenlahti	48	3,8	Täydentäminen moottoritieksi	2009
Vt 4	Lusi - Vaajakoski	75	1,7	Ohituskaistoja, parannuksia	2010
Vt 14	Savonlinnan keskusta	59	4,5	Uudet liikennejärjestelyt	2009
E 18	Kehä III Vantaankoski - Lentoasemantie, 1.vaihe	30	8,0	Liittymäjärjestelyt, liikenteen hallint	2009
Vt 5	Lusi - Mikkeli	34	1,7	Puuttuvat parannuskohteet	2011
yht		521			

Kehittämissuunnitelman lisähankkeet

E 18	Helsinki - Vaalimaa	578	n. 1	Moottoritien rakentaminen	2015
Vt 8	Sepänkylän ohikulkutie, Vaasa ja Mustasaari	38	2,0	Uusi tieyhteys	2011
Vt 5	Päiväranta - Vuorela, Kuopio	60	(ok)	Vesistösilta kiinteäksi mo-tiellä	2012
Mt 101	Kehä I:n pullonkaulat, Helsinki ja Espoo	107	x)	(ok) 5 eritason täydennys/rakentaminen	2014
Vt 3	Tampere - Vaasa	91	x)	(ok) Yhteysvälin parantamistoimia	2014
Vt 8	Turku - Pori	120	x)	(ok) Yhteysvälin parantamistoimia	2014
Vt 15	Kotkan sisääntulotie	13	2,5	Täydentäminen 2+2 -kaistaiseksi	2011
Vt 19	Seinäjoen itäinen ohikulkutie	37	2,2	Uusi tieyhteys	2012
Vt 6	Joensuun kohta	27	2,6	Täydentäminen 2+2 -kaistaiseksi	2013
Vt 15	Kotka - Kouvola	80	x)	1,4 Yhteysvälin parantamistoimia	2014
Vt 12	Lahti - Kouvola	85	x)	(ok) Yhteysvälin parantamistoimia	2014
Vt 21	Palojoensuu - Kilpisjärvi	41	(ok)	Suuntauksen parantaminen	2014
yht		1277			

(ok) = H/K -laskelma ei sovellu hankkeen luonteeseen, mutta hankkeella on selvät tarveperusteet.
sama koskee "noin 1" -arvoja.

X) Yhteysvälihanke, jonka toteuttamista vaiheittain voi harkita ja/tai, jonka osia voidaan sisällyttää myös esim. pääteiden kohtaamisonnettomuuksien vähentämisohjelmaan.

KEHITTÄMISSUUNNITELMA

Käynnissä olevat hankkeet

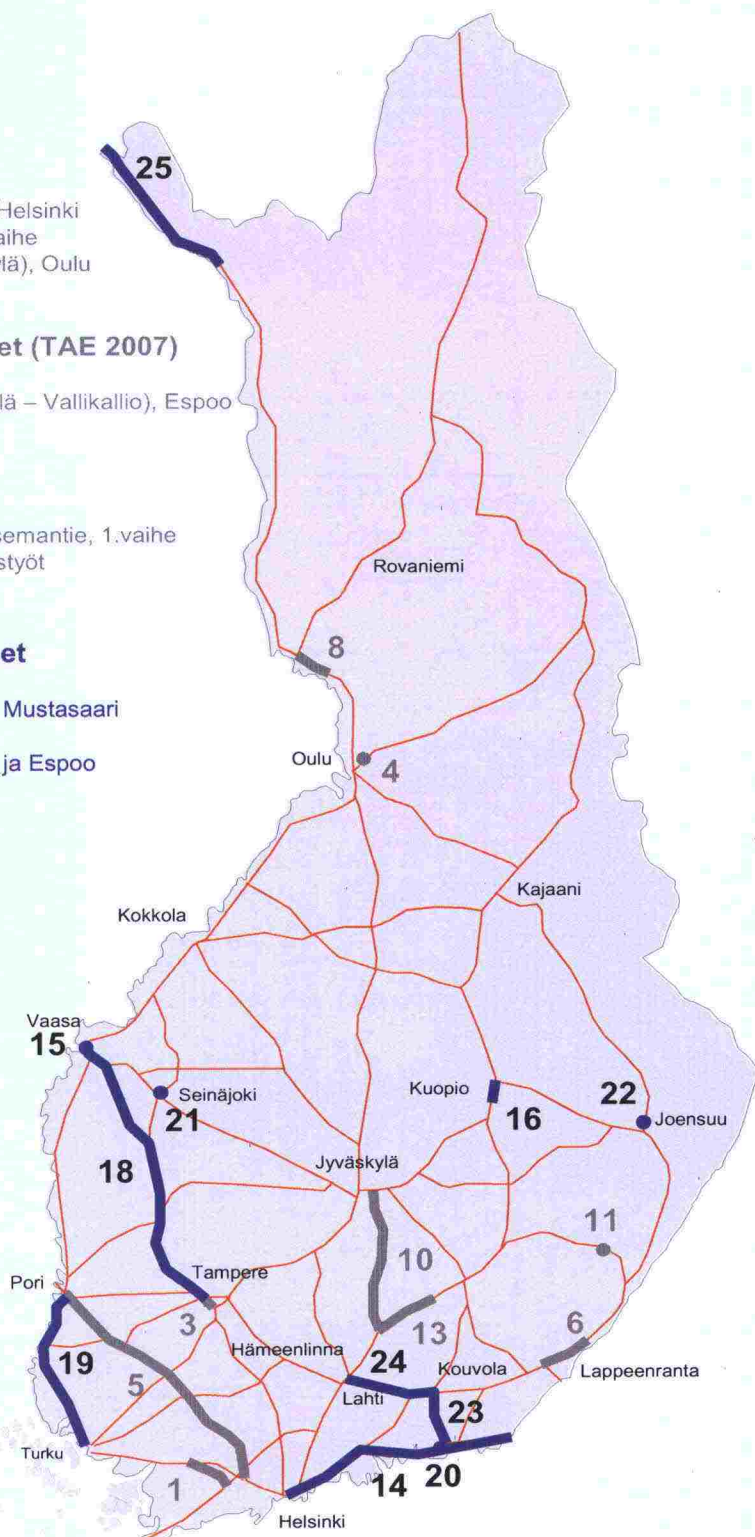
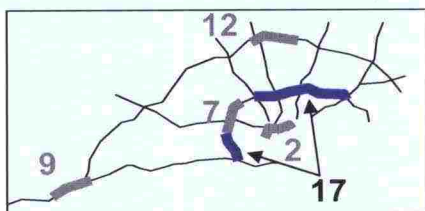
- 1 E 18 Muurla – Lohja
- 2 Mt 100 Hakamäentien parantaminen, Helsinki
- 3 Vt 3 Tampereen läntinen kehätie, 2. vaihe
- 4 Vt 20 Kuusamontie (Hintta – Korvenkylä), Oulu
- 5 Vt 2 Vihti – Pori

Vuonna 2007 – 2008 alkavat hankkeet (TAE 2007)

- 6 Vt 6 Lappeenranta – Imatra
- 7 Mt 101 Kehä I, Leppävaara (Turunväylä – Vallikkallio), Espoo
- 8 Vt 4 Kemin kohta ja sillat
- 9 Kt 51 Kirkkonummi – Kivenlahti
- 10 Vt 4 Lusi – Vaajakoski
- 11 Vt 14 Savonlinnan keskusta
- 12 E 18 Kehä III, Vantaankoski – Lentoasemantie, 1.vaihe
- 13 Vt 5 Lusi – Mikkeli, puuttuvat parannustyöt

Kehittämissuunnitelman lisähankkeet

- 14 E 18 Helsinki – Vaalimaa
- 15 Vt 8 Sepänkylän ohikulkutie, Vaasa ja Mustasaari
- 16 Vt 5 Päiväranta – Vuorela, Kuopio
- 17 Mt 101 Kehä I:n pullonkaulat, Helsinki ja Espoo
- 18 Vt 3 Tampere – Vaasa
- 19 Vt 8 Turku – Pori
- 20 Vt 15 Kotkan sisääntulotie
- 21 Vt 19 Seinäjoen itäinen ohikulkutie
- 22 Vt 6 Joensuun kohta
- 23 Vt 15 Kotka – Kouvola
- 24 Vt 12 Lahti – Kouvola
- 25 Vt 21 Palojoensuu – Kilpisjärvi



Kuva 22. Kehittämissuunnitelman investoinnit.

Kehittämissuunnitelman vaikutukset

Kehittämissuunnitelman vaikutuksia arvioitaessa on huomioitu vain suunnitelmakaudella 2008 - 2011 valmistuvat hankkeet. Esimerkiksi kehittämissuunnitelmassa aloitettavaksi esitetyt isot tieverkon kehittämisinvestoinnit valmistuvat pääosin vasta suunnitelmakauden jälkeen. Suurimmat vaikutukset saavutetaan paikallisesti alueellisiin investointeihin kohdistetulla rahoituksella.

Liikkuminen ja kuljettaminen

Kehittämisinvestoinnit ja teemapakettien hankkeet lieventävät autoliikenteen sujuvuus- ja saavutettavuusongelmia työmatka- ja asiointiliikenteessä lähinnä taajamien reuna-alueilla. Myös kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen olot paranevat enemmän kuin perussuunnitelmassa. Liikennejärjestelmäsuunnitelmissa sovittuja hankkeita voidaan toteuttaa jonkin verran enemmän. Koulumatkojen sujuvuus ja turvallisuus paranevat paikallisesti pienissä taajamissa.

Elinkeinoelämän kuljetusten kannalta kehittämishankkeilla ja teemapaketeilla vastataan pääteiden saneeraustarpeisiin ja alueellisiin tarpeisiin. Kuljetusten ja kuljetusketjujen täsmällisyyteen ja häiriöttömyyteen voidaan vaikuttaa hieman laajemmin kuin perussuunnitelmassa.

Aluekehitys

Kehittämisinvestoinnit ja teemapakettien hankkeet tukevat keskeisiä aluekehitystavoitteita parantaen muun muassa autoliikenteen sujuvuutta, kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen oloja sekä maankäyttöön liittyviä yhteystarpeita. Isoimmat hyödyt saavutetaan liikennemäärien suurimmilla kasvualueilla.

Kehittämissuunnitelman myönteiset aluekehitysvaikutukset eivät juuri kohdistu perusverkolle. Maaseudun peruspalvelutason kehittäminen edellyttäisi kasvavaa panostusta peruskorjauksiin, hoitoon ja ylläpitoon.

Keskusten välisiin päätieyhteyksiin kohdistuvilla hankkeilla voidaan tukea hieman enemmän liikenteen sujuvuutta ja elinkeinoelämän yhteyksiä. Alueiden saavutettavuus sekä yhdyskuntien perusrakenteiden toimivuus säilyy, ja alueiden kehittymisen tuottamiin investointitarpeisiin vastataan alueesta riippuen vähän tai kohtuullisesti.

Taajama-alueille sijoittuvilla hankkeilla voidaan parantaa liikenteen toimivuutta ja matka-aikojen ennakoitavuutta perusvaihtoehtoa laajemmin.

Liikenneturvallisuus

Koko tieverkolla saavutetaan noin 65 henkilövahinko-onnettomuuden vuotuinen vähenemä, joka on 10 kpl enemmän kuin perussuunnitelmalla (lisäys vastaa 1 liikennekuolema/vuosi). Turvallisuustilanteen voi odottaa tieverkolla hitaasti paranevan, mutta valtioneuvoston periaatepäätöksen tavoittelemaa turvallisuuskehitystä ei silti vielä saavuteta. Turvallisuuden lisävaikutukset saavutetaan lähinnä pääteiden hankkeilla, perusverkolla lisävaikutukset ovat vähäiset. Yhteistyössä kuntien kanssa toteutettavissa liikennejärjestelmä- ja liikenneturvallisuussuunnitelmien toimenpiteissä eteneminen on taajama-alueilla nopeampaa kuin perussuunnitelmassa.

Ympäristö

Kehittämisvaihtoehto parantaa hieman tilannetta pääteillä ja kaupunkiseuduilla verrattuna perusvaihtoehtoon. Pääteiden kehittämishankkeiden yhteydessä rakennetaan melu- ja pohjavesisuojausjaoksia, mikä pienentää näillä alueilla meluhaittoja sekä pohjavesille aiheutuvaa pohjavesiriskiä. Kaupunkiseuduilla toteutetaan jonkin verran meluesteitä käynnistyvien kehittämishankkeiden yhteydessä, mikä parantaa tilannetta yksittäisissä kohteissa. Myös joukkoliikenteen edistäminen pääkaupunkiseudun säteittäisillä pääväylillä -teemaan sisältyvien hankkeiden yhteydessä rakennetaan meluesteitä, mikä näillä alueilla vähentää meluhaittoja.

Liite 3 Teemapakettien ja kehittämisinvestointien hankekortit

Teemapaketit

Perussuunnitelma

- Teema 1. Satamien ja terminaalien tieyhteyksien kehittäminen
- Teema 2. Pääteiden turvallisuuden parantaminen
- Teema 3. Kasvavien alueiden kehityksen tukeminen
- Teema 4. Koulumatkojen edellytysten parantaminen maaseututaajajissa
- Teema 5. Joukkoliikenteen edistäminen pääkaupunkiseudulla
- Teema 6. Pohjavesiohjelma
- Teema 7. Pääteiden toimivuuden parantaminen liikenteen hallinnan keinoin pääkaupunkiseudulla
- Teema 8. Pääteiden kohtaamisonnettomuuksien vähentämisohjelma

Perussuunnitelman kehittämisinvestoinnit

Käynnissä olevat hankkeet

- E 18 Muurla – Lohja
- Mt 100 Hakamäentien parantaminen, Helsinki
- Vt 3 Tampereen läntinen kehätie, 2.vaihe
- Vt 20 Kuusamontie (Hintta – Korvenkylä), Oulu
- Vt 2 Vihti – Pori

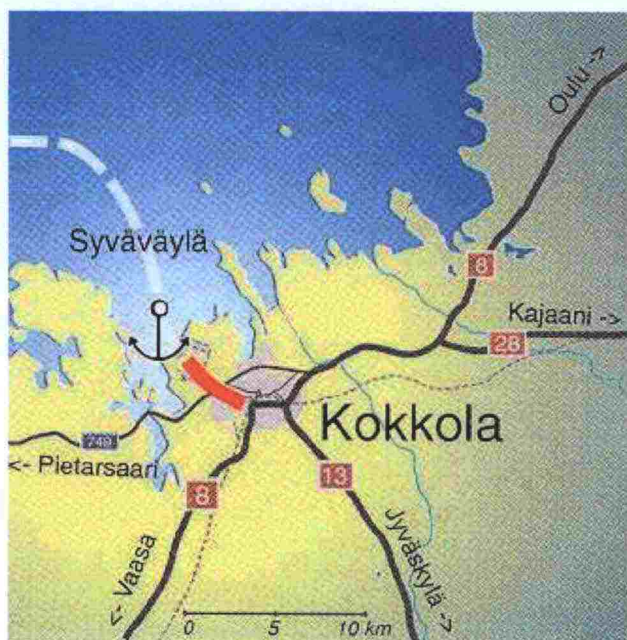
Vuonna 2007 - 2008 aloitettavat hankkeet (TAE 2007)

- Vt 6 Lappeenranta – Imatra
- Mt 100 Kehä I, Leppävaara (Turunväylä – Vallikallio), Espoo
- Vt 4 Kemin kohta ja sillat
- Kt 51 Kirkkonummi – Kivenlahti
- Vt 4 Lusi – Vaajakoski
- Vt 14 Savonlinnan keskusta
- E 18 Kehä III, Vantaankoski - Lentoasemantie, 1.vaihe
- Vt 5 Lusi – Mikkeli, puuttuvat parannustyöt

Kehittämissuunnitelman lisähankkeet

- E 18 Helsinki - Vaalimaa
 - Haminan ohikulkutie
 - Koskenkylä - Loviisa- Kotka
 - Kehä III Vanhakartano - Lentoasemantie
 - Hamina - Vaalimaa
- Vt 8 Sepänkylän ohikulkutie, Vaasa ja Mustasaari
- Vt 5 Päiväranta – Vuorela, Kuopio
- Mt 101 Kehä I:n pullonkaulat, Espoo ja Helsinki
- Vt 3 Tampere – Vaasa
- Vt 8 Turku – Pori
- Vt 15 Kotkan sisääntulotie
- Vt 19 Seinäjoen itäinen ohikulkutie
- Vt 6 Joensuun kohta
- Vt 15 Kotka – Kouvola
- Vt 12 Lahti – Kouvola
- Vt 21 Palojoensuu – Kilpisjärvi

HANKEKORTTI



Esim. Teemapaketin hanke 1. Kokkolan satamatie

NYKYTILA JA ONGELMAT

Useilla kaupunkiseuduilla elinkeinoelämän pääreitti satamaan tai muuhun merkittävään liikenneterminaliin kulkee kaupunkirakenteen läpi. Tällöin kuljetukset aiheuttavat tarpeetonta haittaa asukkaille ja muulle liikenteelle. Myös vaarallisten aineiden kuljetukset kulkevat usein näitä samoja reittejä. Lähes kaikilla suurimpiin satamiin johtavilla tieyhteyksillä on kehittämistarpeita. Suurimmat ongelmat ovat:

- Kaupunkirakenteessa kulkevien kuljetusten häiriötekijät asutukselle ja muulle liikenteelle.
- Tavaraliikenteen pääreittien toimivuus ja turvallisuus.
- Tavaraliikenteen matka-aikojen ennustettavuus ja sen vaikeus.
- Vaarallisten aineiden kuljetusten aiheuttamat riskitekijät.

TEEMAHANKE

Tavoitteena on parantaa tavaraliikenteen merkittävien satama- ja terminaaliyhteyksien matkaketjujen toimivuutta ja turvallisuutta. Teemapaketti sisältää pääasiassa katuyhteyksiä korvaavia tai uusia tieyhteyksiä satamiin, muihin liikenneterminaliin ja maakunnallisiin jätteenkäsittelylaitoksiin.

Pakettiin on koottu eri puolilta Suomea kaikkein kiireellisimpiä kohteita. Kaikki kohteet ovat ennestään tunnettuja ns. välinpitoajahankkeita.

Teemaan kuuluvien hankkeiden toteutuksesta on päätetty ja niiden rakentaminen aloitetaan vuosina 2005 - 2008.

Teemahanke sisältää seuraavat kohteet (keskitetysti rahoitettava valtion osuus kustannuksista):

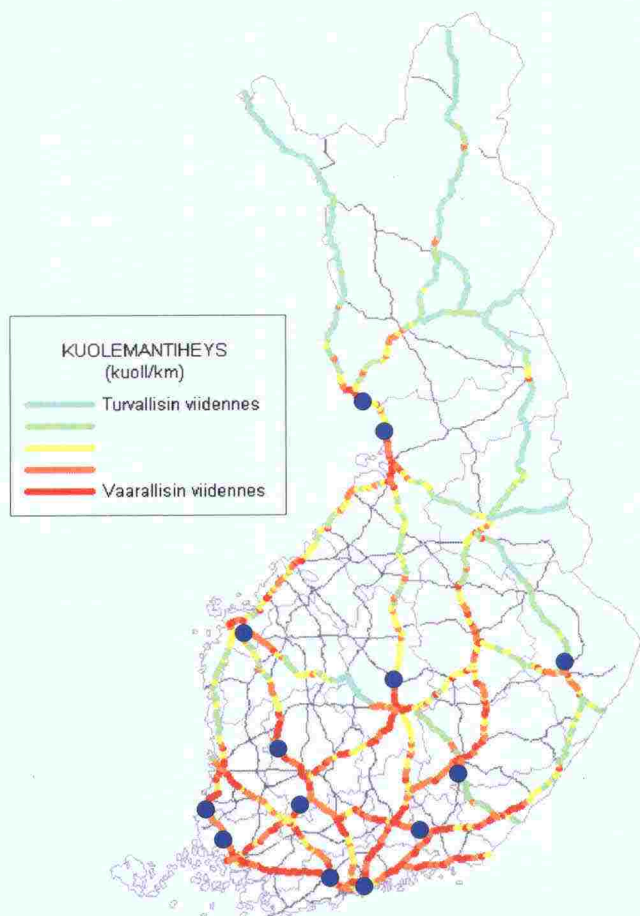
1. Mt 756 Kokkolan satamatie (8,0 M€)
2. Vt 12 Rauman satamatieyhteys (7,0 M€)
3. Mt 372 Haminan satamatie (3,0 M€)
4. Seinäjoen lentoaseman uusi tieyhteys (2,7 M€)
5. Röytän satamatien parantaminen, Tornio (3,8 M€)
6. Ajoksen satamatien parantaminen, Kemi (1,1 M€)
7. Tarastejärven jätteenkäsittelylaitoksen tiejärjestelyt, Tampere (2,1 M€)
8. Kt 40 Naantalin satamatieyhteys, liittymien parantaminen (4,4 M€)
9. Etelä-Karjalan jätteenkäsittelylaitos, Soskuan uusi tieyhteys, Lappeenranta (1,7 M€)
10. Vt 5 Kuopion syväsataman liittymäjärjestelyt, (0,5 M€)
11. Vt 7 Vaalimaan rajanylityspaikka (10,3 M€)

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Parantaa satamiin, muihin liikenneterminaliin ja jätteenkäsittelylaitoksiin johtavia tieyhteyksiä.
- + Parantaa yhdyskuntarakenteen viihtyisyyttä siirtämällä tavaraliikennettä ja kuljetuksia pois kaupunkirakenteesta ja asutuksesta.
- + Parantaa elinkeinoelämän matkaketjujen toimivuutta, matka-aikojen ennustettavuutta ja liikenneturvallisuutta. Vuositasolla säästyy noin 5 henkilövahinko-onnettomuutta.
- + Vähentää vaarallisten aineiden kuljetusten aiheuttamaa riskiä.
- + Selkeyttää liikenneverkkoa jakamalla pitkämatkaisen satamaliikenteen ja paikallisen henkilöautoliikenteen omille väylilleen.
- + Mahdollistaa satamien ja liikenneterminaalien ympäristön maankäyttösuunnitelmien ja halutunlaisen kaupunkirakenteen toteuttamisen.

Valtion osuus teemahankkeen kustannuksista on noin 45 M€. Lisäksi kunnat osallistuvat merkittäville kustannusosuuksilla yhteistyöhankkeisiin.

HANKEKORTTI



Kuva: Teemahankkeen kohteiden sijainti kartalla

NYKYTILA JA ONGELMAT

Tieliikenteessä kuolee kokonaisuudessaan noin 400 ja loukkaantuu noin 8 200 ihmistä vuodessa. Suurin osa - lähes 3/4 - tieliikenteen kuolemista ja yli puolet loukkaantumisista tapahtuu yleisillä teillä.

Pääteiden osuus yleisten teiden liikennekuolemista on runsas 60 % ja henkilövahinko-onnettomuuksista noin 50 %, vaikka niiden osuus yleisten teiden kokonaistiepitämyksestä on vain 17 %. Pääteiden henkilövahinko-onnettomuudet ovat myös seurauksiltaan vakavampia kuin muiden teiden. Pääteillä kuolee tiekilometriä kohden yli 8 kertaa enemmän ihmisiä kuin muulla yleisten teiden verkolla.

Päätieverkon keskeisin ongelma on kuolemaan johtavat kohtaamisonnettomuudet. Taajamissa ja tienvariasutuksen kohdalla myös kuolemaan johtavat liittymä- ja kevyen liikenteen onnettomuudet ovat vakava ongelma.

Pitkän aikavälin liikenneturvallisuusvisio edellyttää, että liikenneturvallisuus on tienpidossa ensisijainen

tavoite. Liikenneympäristö tulee suunnitella siten, että ihminen ei kuole eikä loukkaannu vakavasti liikenteessä. Huomio on suunnattava toimenpiteisiin, joilla voidaan eliminoida vakavimmat onnettomuudet.

TEEMAHANKE

Pääteiden turvallisuusinvestoinnit –teemahanke sisältää päätieverkon toiminnallisten ongelmien ratkaisemiseen liittyviä, liikenneturvallisuutta parantavia investointeja tai suurten hankkeiden ensimmäisiä osavaiheita. Toimenpiteitä ovat mm.

- Keskikaiteellisten ohituskaistojen rakentaminen
- Yksityistiejärjestelyjen ja rinnakkaisteiden rakentaminen
- Tien leventäminen nelikaistaiseksi
- Eritasoliittymien rakentaminen, tasoliittymien parantaminen
- Valaistuksen rakentaminen

Teemapaketin koko on noin 45 M€. Tällä rahoituksella voidaan edellä mainittujen toimenpiteiden lisäksi rakentaa mm. kevyen liikenteen väyliä noin 30 km, alikulkuja noin 20 kpl sekä lisätä melu- ja pohjavesisuojausta. Yleisten teiden liittymiä parannetaan tasoliittymiä porrastamalla sekä kiertoliittymäksi tai eritasoratkaisuksi rakentamalla.

Teema sisältää 13 kohdetta yhteensä noin 60 kilometrin matkalla. Kohteet sijaitsevat vilkkaimmilla päätiejaksoilla, joilla vakavien onnettomuuksien määrä on suuri. Teemalla vaikutetaan erityisesti vakavien kohtaamisonnettomuuksien määrään.

Teemaan kuuluvien hankkeiden toteutuksesta on päätetty ja niiden rakentaminen aloitetaan vuosina 2005 – 2009.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Pääteiden ja liittymien liikenneturvallisuus paranee. Vuositasolla säästyy arviolta yksi liikennekuolema ja noin 7 henkilövahinko-onnettomuutta.
- + Keskikaiteellisilla ohituskaistaosuuksilla vähennetään erityisesti kohtaamisonnettomuuksia.
- + Kevyen liikenteen turvallisuus paranee ja valtatie estevaikutus paikalliselle liikenteelle vähenee kevyen liikenteen alikulkujen ja yksityistiejärjestelyjen myötä.

Teemahankkeen kustannusarvio on noin 45 M€.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

Kasvavien taajamien läpikulkevat väylät ovat useasti ruuhkautuneet siten, että ne aiheuttavat viiveitä ja turvallisuusriskejä sekä taajaman sisäiselle liikenteelle että pitkämatkaiselle liikenteelle. Ongelmat koskevat henkilöautoilijoiden ohella myös joukkoliikenteen matkustajia sekä taajamissa jalan ja pyörällä liikkuvia. Seurauksena on myös asutusta häiritsevää liikennemelua.

Alueiden kehittäminen kasvavissa taajamissa maankäyttösuunnitelmien mukaisesti on tiehankkeiden viivästymisen johdosta vaikeutunut. Liikenteen ruuhkautuminen ja maankäytön kehittämismahdollisuuksien hidastuminen heikentävät myös elinkeinoelämän kilpailukykyä.

TEEMAHANKE

Teemahankkeeseen sisällytetyillä kasvavien taajamien läpikulkuväyliin kohdistuvilla hankkeilla on tavoitteena parantaa erityisesti työmatkaliikenteen sujuvuutta. Ne luovat edellytyksiä maankäytön eheyttämiseksi, keskustan kehittämiselle ja elinkeinoelämän kasvulle. Hankkeet ovat yhteiskuntataloudellisesti tehokkaita. Ne sisältävät kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteita parantavia sekä ympäristöhaittoja vähentäviä elementtejä.

Teemahanke sisältää keskiuuria 3 – 12 miljoonan euron hankkeita. Teemapakettiin sisältyvät kasvavat taajamat sijaitsevat pääasiassa suurien kaupunkiseutujen (Pääkaupunkiseutu, Tampere, Turku, Jyväskylä ja Oulu) työssäkäyntialueilla.

Teemahankkeessa rahoitetaan ohikulkutieratkaisuja, rinnakkaisteiden parantamista maankäytön mukaiseksi ja taajaman liikennesaneerauskohteita nopeasti kasvavissa taajamissa.

Teemahanke sisältää seuraavat kohteet (keskitysti rahoitettava valtion osuus kustannuksista):

1. Vt 18 Seinäjoen pohjoinen ohikulkutie (10,3 M€)
2. Karjaan läntinen ohikulkutie (5,5 M€)
3. Mt 847 tiejärjestelyt, Kempele – Haukipudas (9,6 M€)
4. Vt 6 Niittylahti – Reijola, Joensuu (10,7 M€)
5. Kuokkalan kehäväylä, Jyväskylä (2,7 M€)
6. Mt 2774 Ylöjärven taajamajärjestelyt (3,2 M€)
7. Klaukkalan ohikulkutie, Nurmijärvi (11,5 M€)
8. Kt 40 liittymien parantaminen, Lieto (7,0 M€)

Hankkeet suunnitellaan ja rakennetaan yhteistyössä kuntien kanssa ja samalla sovitaan hankkeiden kustannusjako tarkemmin Tiehallinnon ja kuntien kesken.

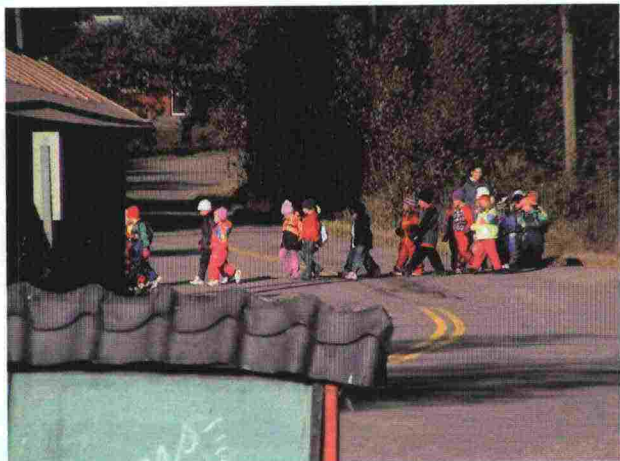
Teemaan kuuluvien hankkeiden toteutuksesta on päätetty ja niiden rakentaminen aloitetaan vuosina 2005 - 2010.

VAIKUTUKSET

- + Parannetaan taajamien liikenneverkon jäsentelyä, taajamateiden sujuvuutta sekä kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteita.
- + Parannetaan liikenneturvallisuutta: Vuositasolla säästyy noin 9 henkilövahinko-onnettomuutta.
- + Edistetään elinkeinoelämän kilpailukykyä.
- + Vähennetään asuntoalueiden liikennemelua ja estehaittoja.
- Tarvitaan uutta tiealuetta.
- Ohikulkutiet muuttavat maisemaa ja pirstovat peltoalueita. Asumisviihtyvyys ohikulkutien läheisyydessä heikkenee mm. melun leviämisen myötä.

Teemahankkeen kustannusarvio on noin 60 M€. Lisäksi kunnat osallistuvat merkittävillä osuuksilla rakennuskustannuksiin.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

Taajamissa tapahtuu yleisillä teillä noin 500 henkilövahinkoon johtavaa liikenneonnettomuutta vuosittain. Kevyen liikenteen onnettomuuksista jopa puolet sattuu taajamissa.

Etenkin maaseututaajamissa koulujen, asutuksen ja keskustan palvelujen väliset kävelyn ja pyöräilyn olosuhteet ovat usein turvattomat varsinkin lapsille ja vanhuksille. Taajamien jatkuvan laajenemisen johdosta ongelmakohteita muodostuu koko ajan lisää. Kuntien ja yksityishenkilöiden tekemistä toimenpideoitteista valtaosa koskeekin kevyen liikenteen olojen parantamisia.

Erityinen ongelma tämä on liikenteessä kaikkein haavoittuvimmille, kuten koululaisille. Liikenneturvallisuuden puutteet ovat johtaneet lasten liikumisen rajoittamiseen. Koulukyydityksiä järjestetään joko kuntien tai vanhempien avulla. Myös vanhusväestön liikkumisen piiri suppenee. Mahdollisuudet omaehtoiseen ja terveyttä tukevaan liikkumiseen estyvät.

TEEMAHANKE

Teemalla parannetaan koulumatkojen turvallisuutta parantamalla kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita 50 - 60 maaseututaajamassa eri puolilla Suomea.

Toimenpiteet ovat kevyen liikenteen väyliä, pienarlevityksiä, rinnakkaisraitteja, alikulkukäytäviä,

turvallisia suojatiejärjestelyjä sekä yhteyksiä linja-autopysäkeille.

Hankkeen tavoitteena on myös pienin toimenpitein edistää ajonopeuden sovittamista liikenneympäristöä vastaavaksi sekä parantaa tien sovittamista taajamakuvaan. Laajat ympäristötoimenpiteet eivät kuitenkaan kuulu hankkeeseen, ellei kunta ota niiden toteuttamisesta taloudellista vastuuta.

Kohteet sijaitsevat asutuksen ja koulujen sekä asutuksen ja keskustajaaman välillä. Kohteiden yhteispituus on 150 – 200 km ja niitä on suunniteltu toteutettavan yhtä monta (alustavasti seitsemän) kussakin tiepiirissä.

Toimenpiteet kohdennetaan liikenneturvallisuuden kannalta ongelmallisimpiin taajamiin. Taajamien priorisoimiseen vaikuttaa myös hankkeiden toimenpiteiden kustannustehokkuus. Teeman hankkeet valmistellaan ja priorisoidaan yhdessä kuntien kanssa.

Teeman hankelista (7 kpl / tiepiiri) on toistaiseksi vain ohjeellinen ja hankkeita voidaan tiepiiriin sisällä perustelluista syistä vaihtaa ohjelman jatkovalmistelun aikana, mutta teemapaketin tiepiirikohtaiset rahoitusosuudet pidetään ennallaan. Hankkeet toteutetaan vuosina 2006 - 2010.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Erityisesti kevyen liikenteen turvallisuus paranee. Vuositasolla säästyy noin 3 henkilövahinko-onnettomuutta.
- + Kevyen liikenteen käyttäjämäärä kasvaa, kun turvallinen käyttöympäristö laajenee ja esteettömyys paranee
- + Taajaman toimivuus, ihmisten viihtyisyys ja asuin ympäristön laatu paranevat.
- + Autoliikenteen sujuvuus taajamien reuna-alueilla paranee
- Autoliikenteen päävirran sujuvuus saattaa joissakin taajaman keskusta kohteissa alata

Teemahankkeen kustannusarvio on 30 M€.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

Säteittäisten pääväylien ruuhkautuminen ja häiriöalttius heikentää joukkoliikenteen kilpailukykyä pääkaupunkiseudun keskeisimmällä joukkoliikennevyöhykkeellä. Liikenteen ennustetaan edelleen kasvavan ja liikennevirran sujuvuus saattaa jopa romahtaa kriittisimmissä kohdissa ruuhka-aikoina. Ilman toimenpiteitä joukkoliikenteen matka-ajat kasvavat edelleen ja vaikutukset ulottuvat pääkaupunkiseudun lähialueen joukkoliikenteeseen ja pitkänmatkaiseen pikavuoroliikenteeseen.

Joukkoliikenteellä on tärkeä merkitys säteittäisten pääväylien toiminnalle. Helsingin keskustaan suuntautuvista moottoriajoneuvomatkoista joukkoliikenteen osuus on lähes 60 %, kun tarkastellaan koko liikennejärjestelmää. Pääkaupunkiseudun rajalla osuus on 26 %. Pelkän bussiliikenteen matkojen osuus säteittäisillä pääväylillä on 15 % – 30 %. Ruuhka-aikoina joukkoliikenteen merkitys koko liikenteen toimivuuteen korostuu.

Pitkänmatkaisessa liikenteessä ongelmat korostuvat Kehä III:n sisäpuolella. Nopeudet hidastuvat selvästi Kehä III:n jälkeen ja matka-ajasta merkittävä osuus käytetään tällä osuudella. Ruuhka-aikoina matka-aika Kehä III:n ja Helsingin keskustan välillä on väylästä riippuen noin 25–55 min.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Joukkoliikenne on ruuhka-aikoina hidasta eikä se ole kilpailukykyinen liikkumismuoto. Ruuhkaisuus on lisännyt joukkoliikenteen käyttökustannuksia tuntuvasti.
- Puutteelliset pysäkkijärjestelyt vaikeuttavat bussin liittymistä liikennevirtaan ja heikentävät muun liikenteen turvallisuutta.
- Kevyen liikenteen turvallisuus tasoliittymissä on heikko ja yhteydet puutteelliset.
- Valo-ohjatut tasoliittymät toimivat ruuhka-aikoina heikosti.

- Lisääntyneen maankäytön tuottama liikenne aiheuttaa paikoin sujuvuusongelmia liittymissä.
- Tienvarsien asuntoalueet ovat meluisia ja asuinympäristö on epäviihtyisää.

TEEMAHANKE

Teemahanke sisältää useita erillisiä toimenpiteitä neljällä sisääntuloväylällä. Toimenpiteillä on vaikutuksia erityisesti joukko- ja kevyen liikenteen olosuhteisiin. Samalla myös muu liikenne sujuvoituu ja liikenneympäristö paranee. Toimenpiteet ovat alku väylien laajemmalle kehittämiselle.

Osahankkeet:

- **Vt 3 Hämäläisranta Kannelmäki - Kaivoksela (16,1 M€)**
- **Mt 120 Vihdintie Haaga - Kehä III (13,3 M€)**
- **Kt 51 Länsiväylän liittymäjärjestelyt (9,9 M€)**
- **Kt 45 Tuusulanväylä Käpylä - Kulomäentie (4,8 M€)**

Osahankkeet on esitelty tarkemmin omissa hankekor-teissaan. Suunnitelmavalmiuden puolesta hankkeet ovat toteutettavissa vuosina 2007 – 2008.

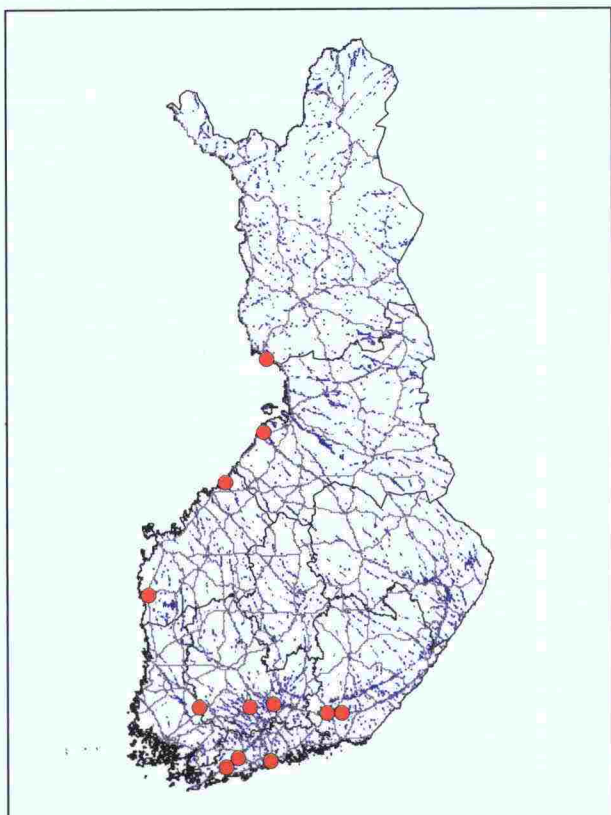
Pääkaupunkiseudun liikennejärjestelmäsuunnitelman (PLJ 2002) toteuttamisesta solmitussa aiesopimuk-sessa *Säteittäisten pääväylien pikaparannukset jouk-koliikenteen nopeuttamiseksi* –teemahanke (32 M€) on kiireellisyysjärjestyksessä kolmantena. Ministerityö-ryhmän mietinnössä (10.2.2004) hanke kuuluu vuosi-en 2004–2007 teemahakkeisiin.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat ja viivytykset vähenevät huomattavasti.
- + Joukkoliikenteen käyttökustannukset alenevat tuntuvasti.
- + Liikenneturvallisuus paranee. Vuositasolla sääs-tyy noin 1 henkilövahinko-onnettomuus.
- + Kevyen liikenteen yhteydet ja turvallisuus para-nevat.
- + Maankäytön kehittämisedellytykset paranevat.
- + Tuhansien ihmisten meluhaitta pienenee.
- + Tieympäristön laatu paranee.
- Melusteet lisäävät estevaikutusta ja maisemali-aitta.
- Liikenteen yleisestä kasvusta johtuen ajoneuvo-liikenteen ruuhkaisuus ei vähene merkittävästi.

Valtion osuus teemahankkeen kustannuksista on noin 30 M€. Kuntien kustannusosuus vaihtelee kohteittain.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

Perustienpidon rahoituksen pienennyttyä myös ympäristöinvestointeja on jouduttu vähentämään ja lykkäämään. Osa kiireellisistä pohjavesisuojauskohteista toteutettiin perustienpidon teemaohjelmalla vuosina 2002–2006. Ohjelmalla rakennettiin suojauksia 15 kohteeseen yhteensä noin 30 kilometrin matkalle.

Kiireellisesti suojausta vaativia pohjavesialueita on vielä kaikkiaan 55 kohteessa yhteensä noin 116 kilometrin matkalla. Kohteet vaihtelevat pienistä (0,4 kilometriä) muutamaan suureen (9–10 kilometriä). Kohteiden kustannusarviot vaihtelevat 0,3 miljoonasta eurosta 7,2 miljoonaan euroon. Kaikkiaan kiireellisten kohteiden toteuttaminen maksaisi vajaat 80 miljoonaa euroa.

TEEMAHANKE

Pohjavesiohjelma sisältää 12 kohdetta. Pohjavesiohjelman kustannukset vuosina 2007–2011 ovat yhteensä 17,8 miljoonaa euroa. Pohjavesisuojausta rakennetaan kaikkiaan 28,2 kilometrin

matkalle (noin 25 % valtakunnallisesti kiireellisistä kohteista).

Teemahanke sisältää seuraavat kohteet:

1. Vt 25 Vihti / Nummenkylä-Nummenharju (1,95 M€)
2. Vt 12 Hämeenkoski / Ilola-Kukkolanharju (0,52 M€)
3. Vt 2 Loimaa / Leppikankaanselkä (2,54 M€)
4. Vt 8 Närpiö / Vitberget (0,50 M€)
5. Pt 11630 Vantaa / Fazerila (1,05 M€)
6. Vt 8 Raahe / Antinkangas (1,40 M€)
7. Vt 3 ja Vt 10 Hämeenlinna / Hattelmanharju (1,43 M€)
8. Vt 6 Valkeala / Utti (1,90 M€)
9. Vt 8 Lohtaja / Karhinkangas (0,75 M€)
10. Vt 25 Lohja / Lohjanharju (2,95 M€)
11. Vt 15 Kouvola / Valion meijeri (1,80 M€)
12. Mt 920 Kemi / Ajos (1,00 M€)

Suunnitelmavalmius ei ole hyvä kaikkien kohteiden osalta. Useista kohteista on tehty vasta tarveselvitystasoinen esiselvitys. Kohteesta tarvitaan kuitenkin vähintään yleissuunnitelman tasoinen selvitys, jotta suojauksen laajuus ja vesien johtaminen alueelta voidaan selvittää sekä laatia tarkempi kustannusarvio.

Osassa kiireellisistä kohteista on tarve tehdä pohjavesisuojauksen lisäksi myös muita toimenpiteitä. Periaatteena on, että tiepiiri rahoittaa muut toimenpiteet omasta kehyksestään ja pohjavesiohjelmalla rahoitetaan ainoastaan pohjavesisuojausta koskeva osuus.

VAIKUTUKSET

- + Pohjavesisuojausta rakennetaan 28,2 kilometrin matkalle
- + Tienpidosta ja liikenteestä pohjavesille kohdistuvat riskit vähenevät näillä alueilla
- Saatetaan tarvita uutta tiealuetta
- Pohjavesisuojauksen päälle ei voi istuttaa syväjuurista kasvillisuutta, joten hankkeet vaikuttavat tiemaisemaan

Teemahankkeen kustannusarvio on noin 17,8 M€.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

Turvallisuuden ja sujuvuuden parantaminen ongelmallisimmilla osuuksilla lisää koko yhteysvälin toimivuutta. Tällaisten parantamistoimenpiteiden merkitys korostuu erityisesti Helsingin ja suurimpien kasvukeskusten välisessä liikenteessä, joilla esiintyvät ongelmat heijastuvat koko Etelä-Suomen alueelle.

TEEMAHANKE

Liikenteen hallinnan teemapaketin tavoitteena on turvata pääväylien turvallinen ja sujuva liikenne rakentamalla ajantasainen liikenteen ohjaus- ja varoitusjärjestelmä vilkkaimpien pääväylien herkimmin häiriintyviin kohteisiin sekä lisäämällä nopeasti tienkäyttäjille saatavilla olevan liikennetiedon määrää muilla tärkeillä yhteysväleillä.

Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- Pääkaupunkiseudun sisään tuloväylät vt 3, vt 4 ja vt 7 varustetaan keli- ja liikennetietojen perusteella automaattisesti ohjatulla nopeusrajoitus- ja varoitusjärjestelmällä lähestyttäessä Kehä III:a.
- Kehä III:lla ja sen sisäpuolella kaksiajorataiset sisään tuloväylät sekä kehätiet varustetaan pääliittymäväleittäin ajoradan yläpuolisilla varoitusta ja informaatio-opasteilla, kattavalla liikkuvaa kuvaa välittävällä kameraverkolla sekä erityiskohteissa vaihtuvilla nopeusrajoituksilla.

- Kehä III:lla toteutetaan lisäksi vielä avoimena olevia muita liikenteen ohjaukseen sekä liittymä- ja kaistajärjestelyihin liittyviä rakenteellisia ratkaisuja suunnittelukilpailun tulosten pohjalta *[Käsitelty omana hankkeena, jonka kustannusarvio on noin 30 M€]. Hanke on esitetty tarkemmin omassa hankekortissa.*

Informaatio- ja varoitusjärjestelmä esittää normaalissa liikennetilanteessa pääkaupunkiseudulla jo olemassa olevasta matka-aikajärjestelmästä saatavaa matka-aikainformaatiota pääliittymäväleittäin. Tarvittaessa matka-aikajärjestelmää täydennetään. Varoitus- ja informaatio-opasteilla varoitetaan tarvittaessa automaattisesti kelistä tai sujuvuusongelmista sekä liikennekeskuspäivystäjän tekemien havaintojen pohjalta käsin myös onnettomuuksista ja muista ennalta arvaamattomista häiriöistä sekä ohjataan vaihtoehtoisille reiteille.

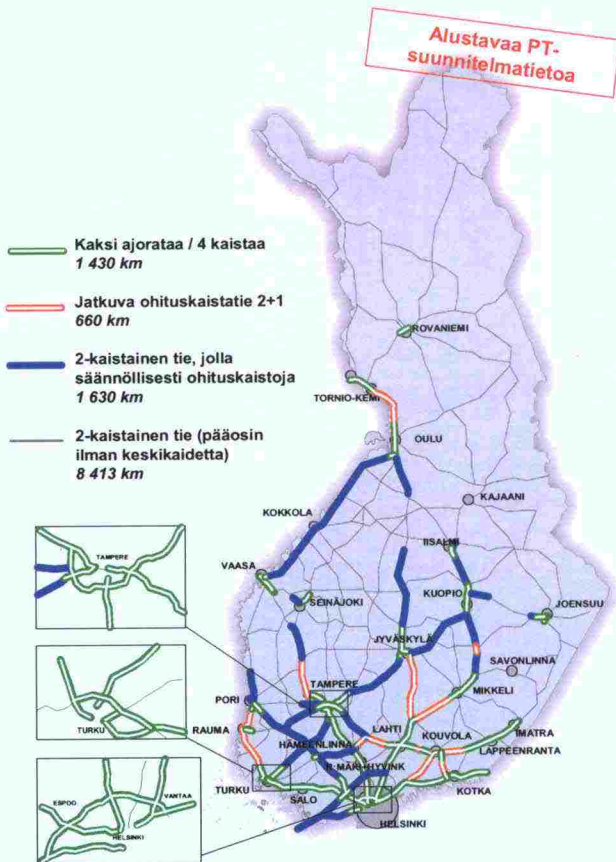
Muilla yhteysväleillä toimivuutta varmistetaan parantamalla jo suunnitellun matka-aikapalvelun laatutasoa ajantasaisemmaksi ja tarkemmaksi. Verkollisena tavoitteena on kattaa runkoverkko ja suurimpien kaupunkiseutujen sisään tuloväylät niin, että syntyvän tiedon pohjalta kehittyä uusia laadukkaita liikenteen tiedotuspalveluja. Lisäksi syntyvää tietoa voidaan käyttää myös tienpidon suunnittelun tarpeisiin.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Turvallisuus lisääntyy olosuhteita vastaavien nopeusrajoitusten myötä.
- + Sujuvuus paranee ohjatessa liikenne vaihtoehtoreiteille eri häiriötilanteissa.
- + Onnettomuustilanteissa seurannais onnettomuuksien riski alenee ja pelastushenkilöstön turvallisuus paranee.

Teemahankkeen kustannusarvio vuoden 2007 kustannustasossa (ind.130) on noin 50 M€. Tästä Kehä III Vantaankoski - Lentoasemantie hankkeen osuus on noin 30 M€, joka on kuvattu tarkemmin omassa hankekortissa.

HANKEKORTTI



Kartta 1: Tärkeimpien pääteiden tavoitetilä vuonna 2030. Pääteiden kohtaamisonnettomuuksien vähentämishjelmaan esitetyt hankkeet ovat tehokkaita ensimmäisen vaiheen toimenpiteitä kohti pidemmän aikavälin tavoitetilää.

NYKYTILÄ JA ONGELMAT

Suomessa on pääteitä noin 13 300 km ja ne välittävät yli 60 % maanteiden kokonaisliikenteestä. Viimeisten 10 vuoden aikana pääteiden liikenne on lisääntynyt keskimäärin noin 30 %. Vuosittain tieliikenteessä kuolee noin 400 ja loukkaantuu lähes 9000 ihmistä. Liikennekuolemista noin puolet tapahtuu päätieverkolla.

Liikenneturvallisuuden parantamista koskevan periaatepäätöksen mukaan tavoitteena on vähentää liikennekuolemien määrä alle 250:een vuoteen 2010 mennessä. Periaatepäätöksen mukaisesti pääteiden suunnitelmallista kehittämistä on jatkettava erityisesti vilkkaiden 2-kaistaisen teiden kohtaamisonnettomuuksien vähentämiseksi.

Päätieverkon suurimman ongelman muodostaa kapeat ja vilkkaasti liikennöidyt 2-kaistaiset tiejaksot, joista noin 1500 km pitäisi nykyaikaistaa lähivuosina. Tiet ovat nykyliikenteelle vaarallisen kapeita ja ohittaminen on vaikeaa. Erityisen vaarallisia ovat kohtaamisonnettomuudet, joissa ajoneuvo ajautuu vastaan tulevan liikenteen kaistalle.

Näillä teillä tapahtuu myös suurin osa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista. Taajamissa ja tienvariasutuksen kohdalla myös kuolemaan johtavat liittymä- ja kevyen liikenteen onnettomuudet ovat vakava ongelma.

KOHTAAMISONNETTOMUUKSIEN VÄHENTÄMISOHJELMA

Yksiajorataisten pääteiden turvallisuutta voidaan parantaa keskikaiteilla tekemällä niistä jatkuvia ohituskaistateita (2+1 -tie) tai rakentamalla niille säännöllisin välein keskikaiteellisia ohituskaistoja. Vilkkaila osuuskissa kysymykseen voivat tulla myös nelikaistaiset tiet (2+2 -tie). Jatkuvalle ohituskaistatiellä keskikaide on lähes koko matkalla. Säännöllisin välein toistuvalla ohituskaistatiellä on keskikaide noin 20 - 30 % tiepituudesta. Keskikaiteellista ns. 1+1 -ratkaisua voidaan toteuttaa soveltuviin kohteisiin täydentämään pidempiä keskikaiteellisia tiejaksoja.

Ohjelman tavoitteena on varustaa nykyisiä ohituskaistoja keskikaiteilla ja rakentaa uusia keskikaiteellisia ohituskaistoja yhteensä noin 500-600 km matkalle. Tietyypeittäin tavoitteena on:

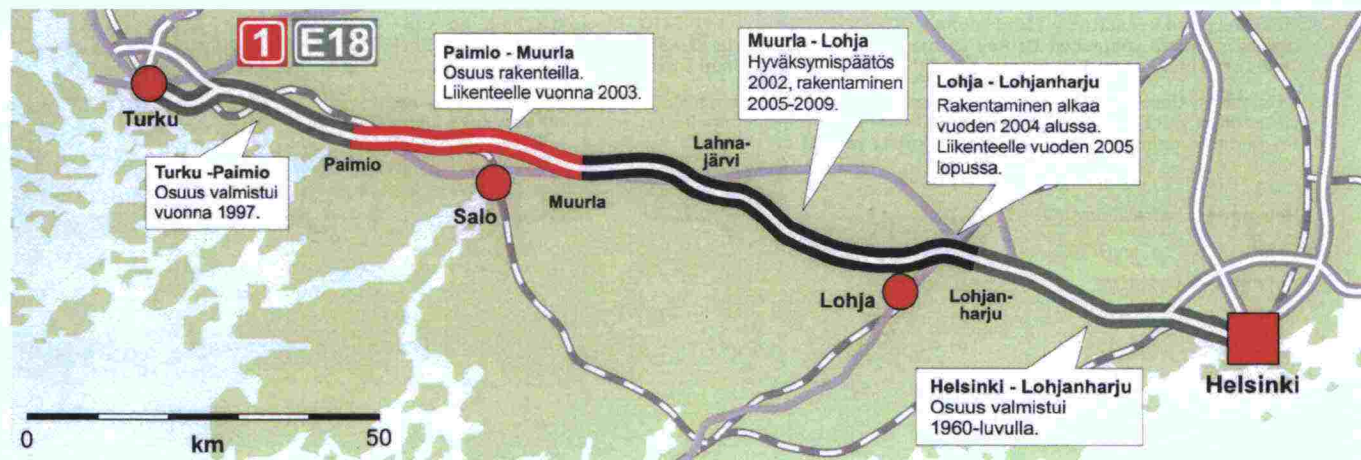
- varustaa noin 150 km nykyisiä ohituskaistoja keskikaiteilla
- rakentaa noin 300 km uusia keskikaiteellisia 2+1 ohituskaistoja
- rakentaa noin 100 km uusia 2+2 -kaistaisia osuuksia.

Yksityiskohtaisempi vuosisuunnitelma toteutettavista kohteista laaditaan hankkeiden jatkosuunnittelun edetessä vuosittaiset kustannusraamit huomioiden.

VAIKUTUKSET

- + Pääteiden liikenneturvallisuus paranee huomattavasti. Erityisesti vakavat kohtaamisonnettomuudet vähenevät.
- + Vaaralliset ohitukset vähenevät ohitusmahdollisuuksien lisääntymisen myötä. Liikenteen jonotuminen vähenee ja sujuvuus paranee.
- + Liittymäjärjestelyt parantavat liittymien toimivuutta ja liikenneturvallisuutta.
- + Kevyen liikenteen turvallisuus paranee alikulkujärjestelyjen ja rinnakkaistiestön rakentamisen myötä.
- + Vuositasolla säästyy arviolta noin 15 liikennekuolemaa ja noin 100 henkilövahinko-onnettomuutta.
- + Vähentää tarvetta laskea nopeusrajoituksia keskeisellä päätieverkolla.
- Lisää kiertohaittaa yksityisteillä.

Ohjelman kustannusarvio on noin 500 M€.



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Turun ja Helsingin välinen tieyhteys on tärkeä sekä kansallisesti että osana Suomen kansainvälisesti merkittävintä tietä, Eurooppatie E18:aa. Tie yhdistää Suomen voimakkaasti kehittyvät alueet pääkaupunkiseutuun ja tärkeisiin ulkomaankaupan terminaaleihin. Liikennekäytävää kehitetään kaikkien liikennemuotojen kokonaisuutena EU:n priorisoiman Pohjan Kolmion osana.
- Kaksikaistaisen sekaliikennetiejakson Muurla - Lieviö laatutaso ei vastaa nykyliikenteen vaatimuksia eikä turvaa alueen kehitystä jatkossa. Tien nykyinen kuljetusvarmuus ei täytä elinkeinoelämän ja kansainvälisen kuljetuskäytävän vaatimuksia.
- Liikenneturvallisuus on huono. Yleisestä kehityksestä poiketen teosuuden turvallisuus on heikentynyt. Kuolemaan johtaneita onnettomuuksia tapahtuu keskimäärin 3,2 ja henkilövahinkoon johtaneita onnettomuuksia 26 vuosittain.
- Keskimääräinen liikennemäärä on 9 000 - 11 000 autoa/vrk. Raskaan liikenteen osuus on 13 - 15 %. Liikenne ruuhkautuu valtiatiellä 1 herkästi.
- Nykyinen tie on teknisesti vanhentunut. Alun perin 1930-luvulla linjattu tie on tullut päätien käyttökänsä päähän. Se on kuitenkin riittävä moottoritien rinnakkaisena seudullisena väylänä.

HANKE

Muurla - Lohja hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- Uutta moottoritietä 50 kilometriä,
- Lohjan läntisen sisääntulotien,
- 8 eritasoliittymää,
- 7 tunnelia, joiden yhteispituus on 5,1 km,
- Kevyen ja joukkoliikenteen järjestelyjä,
- Laajat meluntorjunnat ja pohjavesisuojaukset.

Muurla - Lohja moottoritie toteutetaan pitkäkestoisena julkisen ja yksityisen sektorin välisenä elinkaarisopimuksena. Hankinta sisältää väylän yksityiskohtaisen suunnittelun, rakentamisen, hoidon, ylläpidon ja rahoituksen. Osuus valmistuu ja avataan liikenteelle vuonna 2008.

Hankkeeseen niveltävä moottoritieosuus Lohja - Lohjanharju valmistui liikenteelle joulukuussa 2005.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

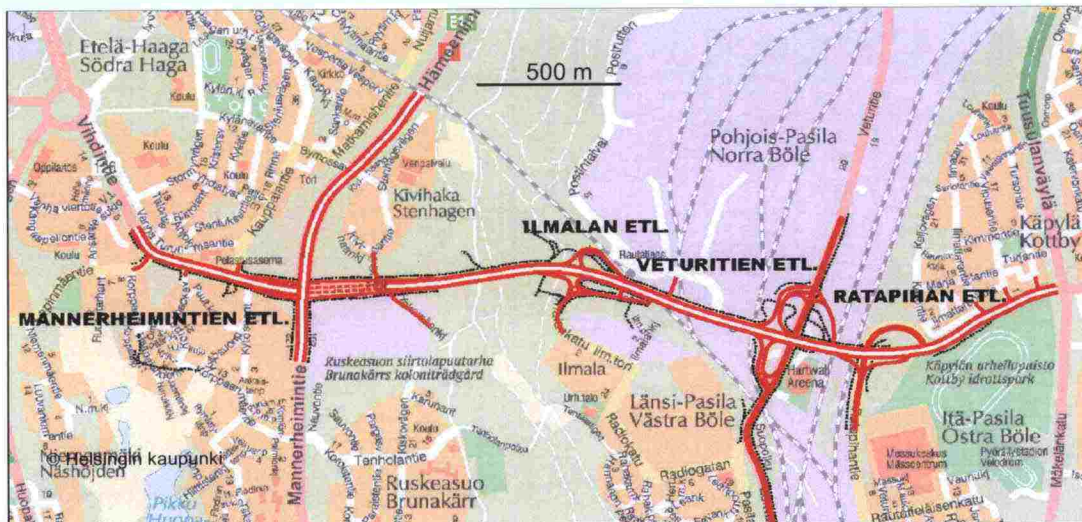
Hankkeen vaikutukset on arvioitu koko välin Muurla - Lohjanharju suunnittelun yhteydessä.

- + Riittävä ja yhtenäinen palvelutaso kotimaan kuljetuksille, henkilöauto- ja joukkoliikenteelle sekä samalla ulkomaankaupan ja kansainvälisen liikenteen tarpeisiin.
- + Tukee koko Lounais-Suomen sekä Turun, Salon ja Lohjan kasvukeskusten kehitystä sekä niiden yhteyksiä pääkaupunkiseutuun.
- + Kymmenessä vuodessa vältetään n. 250 henkilövahinko-onnettomuudelta, joissa kuolisi noin 50 ihmistä.
- + Pohjavesien pilaantumisriski pienenee merkittävästi ja melualueilla (yli 55 dB) asuvien ihmisten määrä vähenee noin 1800 ihmisellä. Loma-asuntojen melutilanne muuttuu nykyisestä, mutta tilannetta on lievennetty tehokkaalla ja laajalla meluntorjunnalla.
- + Saadaan koko Turku-Helsinki-tieyhteyden hyödyt tehokkaasti käyttöön.
- + Nykyisten teiden varrella asuinmukavuus ja taajamakuva paranevat.
- Tie leikkaa merkittäviä luontoaluekokonaisuuksia, muuttaa luonnonmaisemaa sekä kulttuuri- maisema-alueita. Vaikutuksia on lievennetty tehokkaasti tunneleilla, tien sijoittamisella sekä maisema- ja vihersilloilla.
- Tien rakentaminen heikentää liito-oravien elinolosuhteita. Tie ei kuitenkaan heikennä niiden suotuisan suojelun tasoa alueella, ja ympäristöviranomaisten lupa on saatu.

Kustannusarvio

Muurla - Lohja osuuden rakentamisen osuus kokonaiskustannuksista arvioidaan olevan noin 300 M€. Hanke toteutetaan julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyöhön perustuvalla elinkaarimallilla. H/K-suhde on 1,7.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Hakamäentie on tärkeä poikittainen katuyhteys Helsingin niemen pohjoisten kaupunginosien välillä ja tulevan Pasilanväylän keskiossa. Pasilanväylä on maakuntakaavassa ja Helsingin yleiskaavassa kantakaupungin tärkein poikittaisyhteys Turunväylän ja Lahdenväylän välillä.
- Hakamäentiellä kulkee arkinen noin 34 500 autoa/vrk. Ennusteiden mukaan Hakamäentien liikenne kasvaa 1,2 - 1,8 -kertaiseksi (riippuen muista seudulle toteutettavista hankkeista) vuoteen 2020 mennessä.

Suurimmat ongelmat ovat:

- Hakamäentie on verkolliseen asemaansa nähden selvästi puutteellinen (1-ajoratainen, tasoliittymät). Väyläkapasiteetin puute on johtanut poikittaisliikenteen ongelmiin koko linjalla keskustasta Kehä I:lle.
- Kaikki Hakamäentien liittymät ovat nykyään tasoliittymiä, jotka ruuhkautuvat pahasti aamuin illoin ja liikenneturvallisuus on huono. Erityisen ongelmallinen tilanne on Hämeenlinnanväylän, Hakamäentien, Vihdintien ja Mannerheimintien liittymässä. Ajottaisia huippuja aiheuttavat Messukeskuksen ja Hartwall Areenan liikenne. Keski-Pasilan rakentaminen tuo väylälle lisää kysyntää.
- Joukkoliikenteen sujuvuus ja vaihtoyhteydet ovat huonot.
- Lapinmäentien ja Mäkelänkadun välisellä jaksolla tapahtuu vuosittain noin 15 henkilövahinkoon johtavaa onnettomuutta.

HANKE

Hankkeeseen kuuluu Hakamäentien parantaminen katujärjestelyineen Vihdintieltä Lapinmäentien kohdalla Mäkelänkadulle (3,8 km). Hanke on samalla Pasilanväylän 1. rakennusvaihe. Hankkeen sisältö on seuraava:

- Tehdään yhtenäinen 2+2 -kaistainen väylä koko matkalle Lapinmäentieltä Mäkelänkadulle.
- Hämeenlinnanväylän etelään johtava bussikaista jatketaan alkavaksi Metsäläntien eritasoliittymästä.

- Hakamäentie tunneloidaan noin 320 metrin matkalla Mannerheimintien liittymästä Kivihaan liittymään.
- Mannerheimintien, Ilmalan, Veturitie ja Ratapihantien tasoliittymät muutetaan eritasoliittymiksi.
- Kevyt liikenne risteää Hakamäentien eritasossa.
- Meluntorjuntaa parannetaan.

Hankkeen toteuttamisen yhteydessä Hakamäentie muuttuu yleiseksi tieksi. Hankkeen tiesuunnitelma on hyväksytty joulukuussa 2000 ja suunnittelutilanteen puolesta hanke on valmis toteutettavaksi välittömästi.

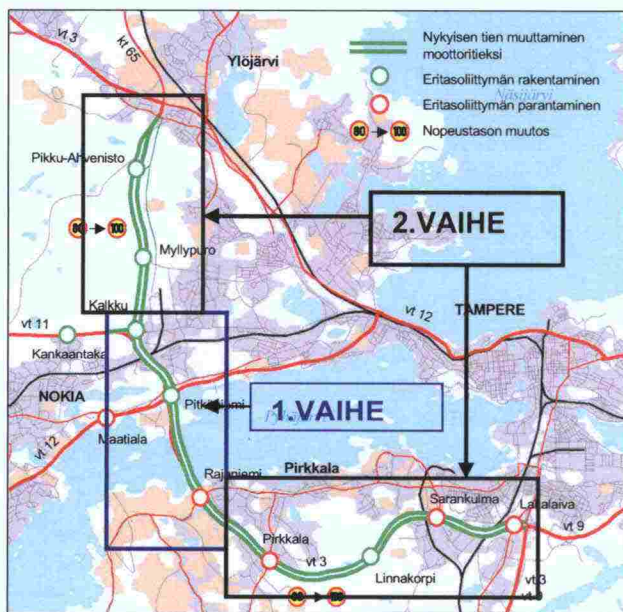
Hakamäentien parantamisesta on päätetty, sen rakentaminen alkoi kesällä 2006 ja se valmistuu liikenteelle vuonna 2009.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Liikenteellinen toimivuus paranee selvästi sekä Hakamäentiellä että Hämeenlinnanväylällä.
- + Bussiliikenne nopeutuu Hakamäentiellä ja Hämeenlinnanväylällä. Joukkoliikenteen vaihtoyhteydet paranevat erityisesti Mannerheimintien eritasoliittymässä ja Ilmalan rautatieaseman kohdalla.
- + Kevyen liikenteen verkko täydentyy ja turvallisuus paranee eritasoratkaisujen takia.
- + Meluhaitta pienenee.
- + Henkilövahinkoon johtaneet onnettomuudet vähenevät noin 4 onnettomuudella vuodessa.
- Ajonopeuksien nousu kasvattaa onnettomuusriskiä, minkä takia hankkeen turvallisuushyöty ei ole suurempi.
- Vihdintien ja Lapinmäentien sekä Hakamäentien ja Mäkelänkadun liittymien ruuhkaisuus saattaa pahentua, koska Hakamäentiele siirtyä uutta liikennettä. Nämä ongelmat poistuvat vasta Pasilanväylän rakentamisen myötä.

Hankkeelle myönnetty sopimusvaltuus on 100 M€. Valtion osuus kustannuksista on 66 % ja Helsingin kaupungin 34 %. Hankkeen H/K-suhde on 2,9.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 3 Helsinki - Tampere - Vaasa on Suomen tärkeimpiä pääteitä ja se kuuluu eurooppalaiseen TEN -tieverkkoon (E12). Tampereen läntinen kehätie välittää sekä Tampereen ohittavaa valtakunnallista liikennettä että seudullista liikennettä.
- Läntisen kehätien osuus on valtatie 3 (Helsinki - Tampere - Vaasa) pahin liikenteellinen pullonkaula Helsingin ja Tampereen välisen moottoritien valmistumisen jälkeen.
- Nykyinen tie on yksiajoratainen. Lakalaivan ja Rajaniemen väli on eritasoliittymän varustettu moottoriliikennetie. Kalkun ja Soppeenmäen väli on sekaliikennetietä, jolla on myös tasoliittymiä.
- Liikennemäärät läntisellä kehällä ovat 10 000 - 26 000 ajon/vrk. Vuodelle 2020 ennustetut liikennemäärät ovat 24 000 - 58 000 ajon/vrk.
- Läntisen kehätien HEVA -tiheys on yli 2-kertainen verrattuna valtateiden keskiarvoon.
- Vuosina 2000 - 2004 läntisellä kehätiellä on sattunut vuosittain keskimäärin 7 henkilövahinko-onnettomuutta, joista 1 onnettomuus johti kuolemaan. Toisen vaiheen osuudella tapahtuneet onnettomuudet ovat pääasiassa kohtaamis- ja yksittäisonnettomuuksia sekä häiriöiden aiheuttamia peräänajaja.
- Nykyinen yksiajoratainen tie ja sen liittymäjärjestelyt ovat alttiita häiriöille ja onnettomuuksille. Liikenne ruuhkautuu päivittäin sekä tieosuuksilla että eritasoliittymissä. Erityisesti ruuhka-aikoina liittymisen päätielle on vaikeaa, koska kiihdytyskaiset puuttuvat.

Hankkeen 1. vaihe valmistui lokakuussa 2006, jolloin Rajaniemen ja Kalkun välinen osuus on 2-

ajorataista kaupunkimoottoritietä. Ensimmäisessä vaiheessa rakennetaan myös Kalkun, Pitkäniemen ja Rajaniemen eritasoliittymät. Työnaikaisten liikennejärjestelyjen ansiosta läntisen kehätien liikennemäärät ovat voimakkaasti kasvaneet rakennustyön aikana.

HANKE

Hankkeen toisessa vaiheessa (57 M€) rakennetaan toinen ajorata nykyisen viereen osuuksille Lakalaiva - Pirkkala ja Kalkku - Ylöjärvi yhteensä noin 14 km matkalle. Toiseen vaiheeseen kuuluvat myös seuraavat toimenpiteet:

- Nykyisiä eritasoliittymiä (Lakalaiva, Sarankulma, Pirkkala, Maatila) täydennetään.
- Linnakorpeen, Kankaantaakse, Myllypuroon ja Pikku-Ahvenistoon rakennetaan uudet eritasoliittymät.
- Liikenteen aiheuttamia meluhaittoja vähennetään rakentamalla melusuojaus noin 5 km:n osuudelle.

Tampereen läntisen kehätien tiesuunnitelmat ovat valmiit ja myös hankkeen toisen vaiheen toteutuksesta on rahoituspäätös. Toisen vaiheen rakentaminen aloitetaan syksyllä 2006 ja hanke valmistuu kokonaisuudessaan vuonna 2008.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- Hankkeen toteuttamisen vaikutuksesta liikenteen ruuhkautuminen poistuu kokonaan ja tien nopeustaso nousee. Vaikutukset näkyvät sekä valtakunnallisessa että seudullisella tasolla.
- Liikenne sijoittuu toiminnallisesti oikeille väylille niin, että alueen katuverkon kuormitus vähenee.
- Valtatien, katuverkon ja liittymien liikenneturvallisuus paranee. HEVA -onnettomuuksien enustetaan vähenevän lähes puoleen.
- Liikenneturvallisuus paranee, koska kohtaamisonnettomuudet ja liittymäonnettomuudet käytännössä poistuvat.
- Kevyen liikenteen olosuhteet paranevat erityisesti Kalkun ja Soppeenmäen välillä.
- Merkittävimmin päästöt alenevat alemmalla tieverkolla ja kaupungin pää- ja sivukaduilla, joilta moottoritie kokoa pois tarpeetonta ja ruuhkia aiheuttavaa liikennettä.

Koko hankkeen kustannusarvio on 114 M€, josta **toiselle vaiheelle myönnetty sopimusvaltuus on 57 M€**. Koko hankkeen H/K-suhde on 3,3.

Hankkeen hyödyt toteutuvat täysimääräisenä vasta 2. vaiheen valmistuttua, kun koko kehätie on täydennetty moottoritieksi. Toisen vaiheen H/K-suhde on 5,2.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Vt 20 eli Kuusamontie on keskeinen Oulun kaupunkiseudun sisääntuloväylä, joka palvelee paikallista liikennettä, Koillismaalle suuntautuvaa tavara- ja matkailuliikennettä sekä Kuusamon raja-aseman kautta Venäjän liikennettä.
- Oulun seudulla on tavoitteena kehittää sormimaista yhdyskuntarakennetta, jossa maankäyttö kehittyy pääteiden varsille (seudun yhteinen yleiskaava). Kuusamontie on myös joukkoliikenteen kehittämiskäytävä.
- Hintta – Korvenkylä tiejakso sijoittuu esikaupunkialueelle runsaine työpaikkakeskittymineen Rusko Hitech -alueella. Yritysten tuotannon osuus Suomen ulkomaankaupasta ja kansantaloudesta on merkittävä.
- Alueella on noin 6000 asukasta ja saman verran työpaikkoja. Asukasmäärän arvioidaan lähes 2-kertaistuvan ja työpaikkojen määrän yli 2-kertaistuvan vuoteen 2020 mennessä.
- Tiejakson nopeusrajoitus vaihtelee 60 km/h ja 80 km/h. Tiejaksolla on kolme valo-ohjattua tasoliittymää ja runsaasti yksityistieliittymiä. Etenkin Raitotien liittymä on ruuhkautunut ja valtatie liikennettä on siirtynyt katuverkolle.
- Tiejakson liikenne on lisääntynyt noin 5 % vuodessa ja se on nykyisin noin 15 000 ajon./vrk. Liikenteen ennustetaan kasvavan keskimäärin 1,6 -kertaiseksi vuoteen 2020 mennessä.
- Vuosina 1999–2003 on tiejaksoilla tapahtunut yhteensä 48 onnettomuutta, joista 13 on johtanut henkilövahinkoihin.
- Tien varressa yli 1000 asukasta, kaksi koulua ja päiväkotikärsivät liikenteen haittavaikutuksista (melu, päästöt, asuinviihtyisyys).

HANKE

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Hintta – Korvenkylä tiejaksolle rakennetaan toinen ajorata 5 km:n matkalle ja eritasoliittymät Raitotielle sekä Liittintielle.
- Muita tasoliittymiä parannetaan, kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteita kehitetään, yksityistieliittymiä poistetaan.
- Vaalantien (Mt 8300) liikennevalo-ohjattua Hintan tasoliittymää parannetaan lisäkaistoin ja kevyen liikenteen alikulkukäytävällä.
- Ylikiimingintien (Mt 833) liittymä siirretään 1 km idemmäksi tulevan eritasoliittymän paikalle ja maantietä rakennetaan uudelle linjalle 4 km.
- Kuusamontielle rakennetaan meluesteet.

Hankkeen tiesuunnitelmat ovat valmiit ja hanke on aloitettavissa välittömästi.

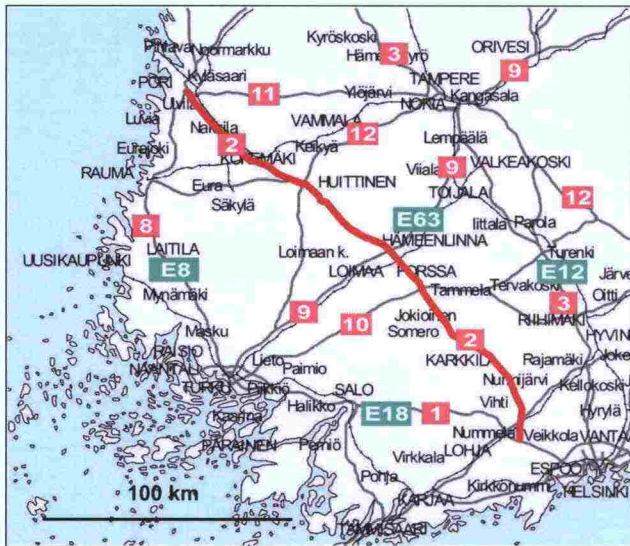
Hankkeen toteutuksesta on päätetty ja sen rakentaminen aloitetaan vuonna 2006. Osuus valmistuu liikenteelle vuonna 2008. Myöhemmin toteuttavaksi jää valtatie 20 kehittäminen välillä Korvenkylä – Kiiminki.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Maankäyttö liittyy Kuusamontiehen jäsentyneesti ja maankäytön kehittämisedellytykset paranevat.
- + Kuusamontien ja liittymien liikenteen sujuvuus paranee ja tasoliittymien ruuhkat poistuvat.
- + Liikenne sijoittuu toiminnallisesti oikeille väylille ja alueen katuverkon kuormitus vähenee.
- + Eheytyvä aluerakenne ja täydentyvä tieverkko luovat uusia toimintaedellytyksiä joukkoliikenteen kehittämiseksi (kehittämiskäytävä).
- + Kuusamontien, katuverkon ja liittymien liiketurvallisuus paranevat. Vuositasolla säästyy yleisellä tieverkolla noin yksi henkilövahinko-onnettomuus (TARVA).
- + Elinkeinoelämän toimintaedellytykset sekä työ-, asiointi-, tavara- ja matkailuliikenteen olosuhteet paranevat.
- + Ympäristörakentamisella ja Kuusamontien meluesteillä minimoidaan liikenteen haittavaikutuksia niin, että asuinviihtyisyys paranee.
- + Tien varressa yli 1000 asukkaan, kahden koulun ja päiväkodin liikenteen haittavaikutukset vähenevät ja asuinviihtyisyys paranee
- Kuusamontien tiealue laajenee ja Ylikiimingintie sijoittuu kokonaan uuteen paikkaan.

Hankkeelle myönnetty sopimusvaltuus on 25,7 M€. Lisäksi Oulun kaupunki osallistuu rakentamiskustannuksiin 2,8 M€:lla ja Kiimingin kunta 0,1 M€:lla. Hankkeen H/K-suhde on 2,6.

HANKEKORTTI



- Rakennetaan ohituskaistapari ja varalaskupaikka Forssan pohjoispuolelle.
- Rakennetaan riista-aitoja ohituskaistojen kohdille ja eläinonnettomuuksien kasaantumiskohtiin.
- Täydennetään kevyen liikenteen verkkoa Forssassa ja Vihdissä.
- Parannetaan 7 pikavuoropysäkiparia.
- Täydennetään tievalaistusta Porissa ja Vihdissä.

Hankkeen toteutuksesta on rahoituspäätös ja sen rakentaminen aloitetaan vuonna 2006. Hanke valmistuu kokonaisuudessaan vuonna 2008.

NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 2 toimii pääyhteytenä pääkaupunkiseudulta Satakuntaan sekä osiin Hämettä, Pirkanmaata ja Pohjanmaata. Porin suunnalta puuttuu suora ratayhteys Helsinkiin.
- Valtatie 2 toimii vaikutusalueensa yhteytenä Helsingin, Porin ja Rauman satamiin.
- Tien riittämättömästä kapasiteetista aiheutuu ajoittaista ruuhkaa Vihdin ja Karkkilan välillä sekä Porin kohdalla.
- Tien mäkisyys, kapeus sekä tiheässä olevat tasoliittymät yhdessä paikoitellen suurten liikennemäärien kanssa heikentävät liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.
- Valtatiellä 2 tapahtuu vuosittain noin 44 henkilövahinkoon johtavaa onnettomuutta, joissa kuolee keskimäärin 6 ihmistä. Yhteysväli on muuhun päätieverkkoon verrattuna keskimääräistä vaarallisempi.
- Pohjavesisuojaus- ja meluntorjunnassa on puutteita.

HANKE

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

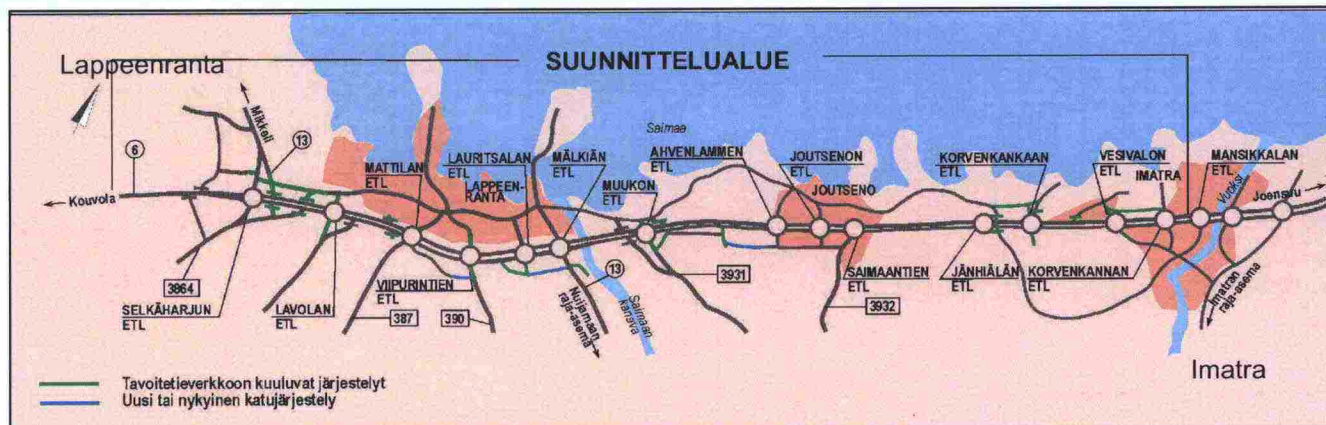
- Poistetaan tasoliittymät 2-ajorataisten osuuk-sien ja ohituskaistojen kohdilta rinnakkaistie-järjestelyin.
- Rakennetaan uusia eritasoliittymiä ja täydennetään 6 eritasoliittymää.
- Kaikki vilkkaat tasoliittymät parannetaan.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Valtatien sujuvuus paranee → parantaa elinkeinoelämän kuljetusvarmuutta, kuljetusten tehokkuutta ja matka-aikojen ennustettavuutta.
- + Valtatien ja siihen liittyvän muun tie- ja katuverkon liikenneturvallisuus paranee. Vuositasolla säästyy noin 4 henkilövahinkoonnettomuutta.
- + Joukkoliikenteen palvelutason ja kevyen liikenteen yhteyksien parantaminen lisää autottomien liikkumismahdollisuuksia → sosiaalinen tasa-arvo paranee.
- + Parantaa vaikutusalueen kilpailukykyä ja luo edellytyksiä uusille kasvusuunnille.
- + Varalaskupaikan rakentamisella pystytään tukemaan ilmapuolustuksen strategisia tavoitteita.
- + Vähentää yhdyskuntien vedenhankinnalle tärkeiden pohjavesialueiden likaantumiseriskiä.
- Hankkeen toteuduttua yhteysvälille jää edelleen joitakin turvallisuus- ja sujuvuusongelmia tien kapeuden ja heikohkon geometrian vuoksi.
- Meluntorjuntaa ei pystytäkään toteuttamaan tällä kustannusraamilla.

Hankkeelle myönnetty sopimusvaltuus on 55 M€.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 6 on Suomen tärkeimpiä pääväyliä ja yksi Suomen vetovoimaisimmista matkailureiteistä. Tien merkitys itäliikenteen kansainvälisenä yhteytenä on jatkuvasti kasvamassa.
- Lappeenranta – Imatra –alueella on maan merkittävien puuteollisuuskeskittymä. Valtatie 6 toimii alueen kuljetusten sekä kaupunkiseutujen välisten työ- ja asiointimatkojen pääväylänä.
- Lappeenranta, Joutseno ja Imatra muodostavat yhdessä Etelä-Karjalan ydinalueen, jossa asuu 70 % maakunnan väestöstä. Vireillä on myös hanke kuntien yhdistämisestä.
- Tiejakson kuolemantiheys ja -riski ovat pääteiden suurimpia (kolminkertainen verrattuna vilkkaiden pääteiden keskiarvoon). Vuosina 2000 - 2004 osuudella tapahtui 50 henkilövahinko-onnettomuutta, joissa kuoli 9 ja loukaantui 81 ihmistä.
- Pääosin 2-kaistainen valtatie on vilkasliikenteinen (KVL 10 000 - 14 600 ajon./vrk), josta raskaan liikenteen osuus on 13,5 %. Ennusteen mukaan liikenne kasvaa 30 - 45 % vuoteen 2030 mennessä.
- Liikenne ruuhkautuu varsinkin Lappeenrannassa valtatie 13 liittymässä Selkäharjussa sekä välillä Mattila - Muukko, joissa ruuhkaliikenteen osuus on yli 10 %.
- Tie sijaitsee pääosin vedenhankinnan kannalta tärkeillä pohjavesialueilla. Pohjavesisuojaus ei ole ja meluhaittoja aiheutuu noin 500 asukkaalle.

HANKE

Hanke alkaa Lappeenrannan länsipuolelta Kärjen kylästä ja päättyy Imatralle Mansikkalan liittymään. Hankkeen pituus on 44 km ja siihen sisältyy seuraavat toimenpiteet:

- Sekaliikennetie (100 km/h) parannetaan lähes kokonaan nykyisellä paikalla nelikaistaiseksi.
- Tietyyppi 2+2 kaistaa; pääosin kapea keskikaista, Joutsenon molemmin puolin pelkkä keskikaide.
- Laajat katu- ja yksityistiejärjestelyt.

- Tieosuudelle vain eritasoliittymiä (yhteensä 15, joista 6 uutta ja nykyisiä 9 liittymää parannetaan).
- Joukkoliikenteelle 12 pysäkiparia ja niille yhteydet.
- Jatkuva kevyen liikenteen yhteys koko välille.
- Riista-aidat Selkäharjun alueelle sekä väleille Muukko - Joutseno ja Joutseno - Korvenkangas.
- Meluntorjuntatoimenpiteitä 20 km:n matkalla.
- Pohjaveden suojaus ensimmäisen luokan pohjavesialueille Joutsenossa ja Lappeenrannassa (yhteensä 13 km).
- Suurille erikoiskuljetuksille osin uusi reitti.
- Liikenteen seurantajärjestelmä koko välille ja muuttuva liikenteen ohjaus Lappeenrantaan.

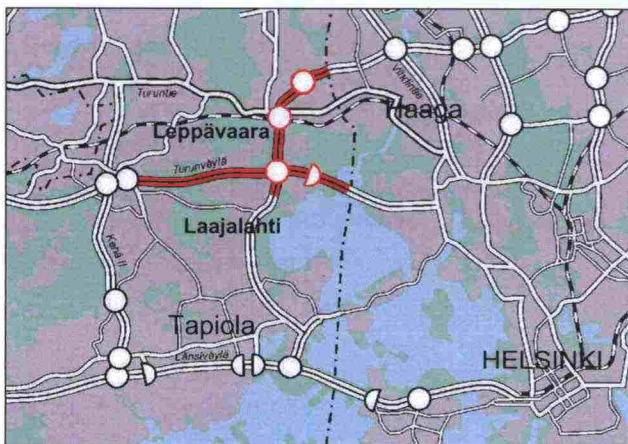
YVA on valmistunut vuonna 2002 ja yleissuunnitelma vuonna 2003. Kolmessa osassa tehty tiesuunnitelma on hyväksytty välillä Kärki - Mattila, hyväksyttävänä välillä Mattila - Muukko ja tielainmukaisessa käsittelyssä välillä Joutseno - Imatra. Hankkeen rakentaminen aloitetaan vuoden 2007 aikana.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Liikenteen ja joukkoliikenteen palvelutaso parane merkittävästi ja ruuhkat poistuvat.
- + Elinkeinoelämän edellytykset ja työmatka-, tavaraj- ja matkailuliikenteen olosuhteet paranevat.
- + Liikenne sijoittuu toiminnallisesti oikeille väylille, jolloin alueen katuverkon kuormitus vähenee.
- + Valtatien, katuverkon ja liittymien liikenneturvallisuus parane huomattavasti. Erityisesti kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien riski pienenee. HEVA -onnettomuuksien määrä vähenee noin 11 vuodessa.
- + Pohjavesien likaantumisen riski pienenee merkittävästi ja melualueilla asuvien ihmisten määrä vähenee 150:llä.
- + Saimaan vanhan kanavan kohdalla kulttuuriympäristö kohenee uusien siltojen ansiosta.

Hankkeen sopimusvaluutus on 131 M€ (TAE 2007) ja H/K-suhde 1.6.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Kehä I on pääkaupunkiseudun merkittävin kehämäinen yhteys ja samalla Suomen vilkkaimmin liikennöity tie. Leppävaaran kohdalla kulkee arki-vuorokautena 65 000 autoa ja kehää risteävällä Turunväylällä (vt 1) 63 000 autoa. Ennusteet vuodelle 2020 ovat 1,5-kertaisia eli suurimmillaan selvästi yli 100 000 autoa/vrk.
- Leppävaara on merkittävä joukkoliikenteen solmukohta kaupunkiradan ja poikittaisen Jokerilinan risteyksessä. Vaihtoyhteyksiä palvelevat pysäkki-järjestelyt valmistuivat Kehä I:lle syksyllä 2002. Kehä I toimii myös jatkuvasti kasvavan Leppävaaran aluekeskuksen pääliikenneyhteytenä. Suur-Leppävaaran alueella on 57 000 asukasta ja 26 000 työpaikkaa, joista noin puolet sijaitsee tiiviillä kaupunkialueella Kehä I:n tuntumassa.
- Kehä I Turunväylän pohjoispuolella on tukkoisin pullonkaula pääkaupunkiseudulla. Liikenne ruuhkautuu arkisin usean tunnin ajaksi aamu- ja ilta-päivisin valo-ohjattujen liittymien takia. Viivytykset ovat pahimmillaan kymmeniä minuutteja (noin 2 milj. ajoneuvotuntia/v). Turunväylällekin muodostuu säännöllisesti seisovia jonoja. Viivytykset kohdistuvat myös joukkoliikenteeseen.
- Turun moottoritien sekä kaikkien kehän valo-ohjattujen liittymien liikenneturvallisuus on huono. Kehä I:n onnettomuustiheys on 2-kertainen ja onnettomuusaste 1,4-kertainen muihin kaksiajorataisiin teihin nähden.
- Suuresta liikenteestä aiheutuu merkittävä meluhaitta tiheään rakennetulla alueella. Ennustetilanteessa 55 dBA:n melualueella asuisi noin 600 ihmistä. Pysähtelevän liikenteen päästöt vähentävät asuinviihtyisyyttä.

HANKE

Kehä I:n parantaminen Turunväylältä Helsingin kaupungin rajalle (n. 3,3 km). Turunväylää parannetaan Kauniaisten liittymän ja Helsingin rajan välillä noin 4 km.

Hankkeen sisältö on seuraava:

- Kolmannet kaistat lisätään Kehä I:lle Turuntieltä Helsingin rajalle sekä Turunväylälle.
- Kehä I sijoitetaan tunneliin 500 metrin matkalle Turuntien pohjoispuolella (Mestarintunneli).
- Turunväylän ja Kehä I:n liittymään rakennetaan uudet rampit (Turunväylältä idästä Kehä I:lle länteen sekä Turunväylältä lännestä Kehä I:lle) ja paremmat pysäkki- ja kevyen liikenteen järjestelyt.
- Mestarinsolmun eritasoliittymä toteutetaan liikennevalo-ohjattujen tasoliittymien tilalle.
- Rakennetaan suuntaisliittymä Turunväylälle Kehä I:n itäpuolelle Helsingin suuntaan (Vermonsolmu).
- Parannetaan kevyen liikenteen yhteyksiä sekä Kehä I:n suuntaisesti että sen poikki (eritasoratkaisut).
- Liikenteen melua torjutaan meluntorjuntaratkaisuin.

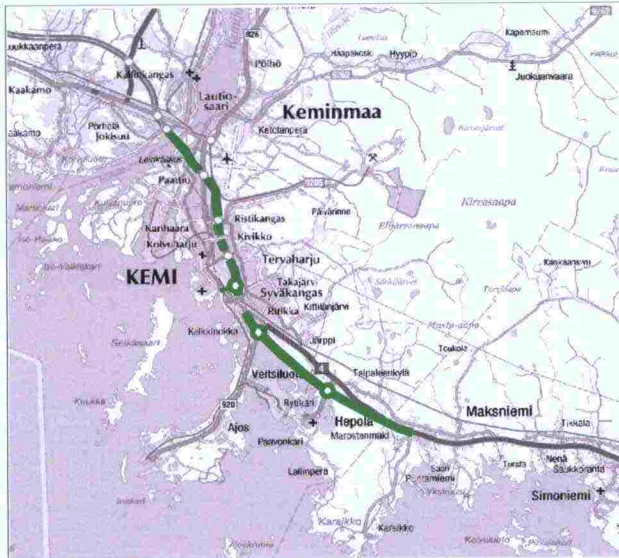
Suunnitelmien puolesta hanke on kokonaisuutena valmis aloitettavaksi vuonna 2007. Hankkeen toteuttamisesta on päätetty ja sen rakentaminen alkaa vuonna 2007. Osuuden on tarkoitus valmistua liikenteelle vuonna 2010.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Liikenteen sujuvuus kehällä ja Turunväylällä paranee merkittävästi.
- + Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät noin neljällä onnettomuudella vuodessa. Erityisesti peräänajot vähenevät.
- + Joukkoliikenteen toimintaedellytykset paranevat selvästi joukkoliikennekaistojen ja pysäkkijärjestelyjen ansiosta.
- + Kevyen liikenteen yhteydet ja turvallisuus paranevat verkon täydentyessä.
- + Tunneli- ja meluntorjuntaratkaisut vähentävät merkittävästi altistumista liikennemelulle.
- + Hanke tukee Leppävaaran aluekeskuksen toteuttamista ja kehittämismahdollisuuksia. Tunneliratkaisu eheyttää kaupunkirakennetta, tarjoaa uutta rakennusmaata ja vähentää estevaikutusta.
- Ajonopeuksien nousu kasvattaa onnettomuus-riskiä, minkä takia turvallisuushyöty ei ole suu-rempi.

Hankkeen sopimusvaluutus on 86,3 M€ (TAE 2007). Valtion osuus kokonaiskustannuksista on 61 % ja Espoon 39 %. Hankkeen hyötykustannussuhde on 5,7.

HANKEKORTTI



© Genimap Oy

NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 4 on Pohjois-Suomen tärkein tieyhteys, joka välittää suurimman osan Lappiin ja Pohjois-Ruotsiin sekä Norjaan suuntautuvasta liikenteestä. Valtatie 4 kuuluu yleiseurooppalaiseen TEN-tieverkkoon.
- Kemin kohdalla valtatie 4 toimii myös tärkeänä Kemi - Tornio -kaupunkiseudun liikenteen välittäjänä ja pääväylänä.
- Nykyinen liikennemäärä kohteen eteläpäässä on 7600 autoa/vrk (Maksniemi - Veitsiluodon th) ja Veitsiluodon - Siikalahden liittymien välillä 10100 autoa/vrk. Nykyisen moottoriliikennetien eteläpäässä (Ajoksen th - Tervaharju) liikennemäärä on noin 7100 autoa/vrk ja pohjoispäässä noin 11430 autoa/vrk. Liikenteen ennustetaan kasvavan 1,4-kertaiseksi vuoteen 2020 mennessä.
- Valtatien 4 suunnitteluosuudella tapahtui vuosina 2001 - 2005 yhteensä 18 henkilövahinko-onnettomuutta, joissa kuoli kaksi henkilöä. Suunnitteluosuus kuuluu kuolematiheysluokkaan valtakunnan vaarallisimpiin tiejaksoihin (luokka 5).
- Nykyisen moottoriliikennetien pahimmat sujuvuus- ja turvallisuusongelmat ovat:
 - moottoritien kaventuminen yksiajorataiseksi Kemijoen kohdalla eritasoliittymän alueella
 - ramppliittymien huono toimivuus, mikä johtuu kiihdytyskaistojen puuttumisesta
 - huonot ohitusmahdollisuudet
 - valtatie epäjatkuvuus alueen eteläosassa

HANKE

Valtatie 4 parannetaan moottoritieksi välillä Kemi-joki - Ajos sekä rakennetaan uusi moottoritieosuus välillä Ajos - Marostenmäki. Parannettavan valtatie pituus on yhteensä 17,9 km. Hanke sisältää mm. seuraavat toimenpiteet:

- Isohaaran ja Vähähaaran sillat
- kolme uutta eritasoliittymää
- nykyisten eritasoliittymien parantamisen
- uuden sisääntuloyhteyden Kemin keskustaan
- melusuojuuksia noin 10 km matkalle

Hankkeen tiesuunnitelmat on hyväksytty. Tiesuunnitelman muutos välille Ajos - Maksniemi tehdään vuoden 2006 aikana. Rakentaminen on aloitettavissa vuonna 2007.

Hankkeen toteuttaminen aloitetaan vuonna 2007 ja se valmistuu liikenteelle vuonna 2009.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Tornion ja Kemin välinen moottoritie saadaan standardiltaan yhtenäiseksi Kemiin saakka ja nykyinen pullonkaula Kemijoen kohdalla poistuu.
- + Valtatien standardi Kemin kohdalla paranee, jolloin liikennöitävyys selkeytyy ja paranee.
- + Valtatien, katuverkon ja liittymien liikenneturvallisuus paranee, vuositasolla säästyy 2 - 3 henkilövahinko-onnettomuutta.
- + Kemin päätie- ja pääkatuverkko selkiytyvät ja valtatie palvelutaso paranee, jolloin osa liikenteestä siirtyy kaupungin katuverkolta valtielle, mikä parantaa katuverkon toimivuutta ja turvallisuutta sekä ympäristön viihtyisyyttä.
- + Kevyen liikenteen yhteydet keskustaan paranevat Etelänväylän toteuttamisen myötä.
- + Kaupungin katuverkon selkiytyessä maankäytön kehittämismahdollisuudet paranevat ja teollisuuden liikenneyhteydet sekä toimintaedellytykset parantuvat.
- + Liikennemelun haittavaikutukset pienentyvät, jolloin asumisviihtyvyys paranee.
- Siikalahden ranta-alue muuttuu, koska ranta-viivaa joudutaan paikoin pengertämään merelle päin ja rantaniittyjen päälle rakennetaan tiejärjestelyjä ja melusuojuuksia.

Hankkeen sopimusvaluutta on 58,3 M€ (TAE 2007) ja H/K-suhde on 2,2. Laskelma ei sisällä Isohaaran ja Vähähaaran siltoja, jotka on huomioitu aikanaan Kemi - Tornio moottoritiehankkeessa.

HANKEKORTTI



© Genimap Oy, Lupa L4356

NYKYTILA JA ONGELMAT

- Kantatie 51 on pääväylä Helsingistä länteen Karjaalle ja edelleen valtatie 25 kautta Hankoon. Kirkkonummen ja Kivenlahden välillä se on pääkaupunkiseudun vilkkaimmin liikennöity kaksikaistainen tieyhteys. Kirkkonummella kantatie on kunnan alueen tärkein päätie.
- Helsingissä ja Espoossa kantatie on moottoritie (Länsiväylä), mutta Kirkkonummen puolella pääosin levein pientarein varustettu yksiajoraitainen sekaliikennetie.
- Kirkkonummen ja Kivenlahden välillä kantatien liikennemäärä on Kehä III:n länsipuolella yli 20 000 autoa/vrk ja itäpuolellakin noin 12 000 - 15 000 autoa/vrk. Vuonna 2020 liikenteen ennustetaan olevan Kehä III:n länsipuolella yli 30 000 autoa/vrk ja itäpuolella 27 000 autoa/vrk.
- Huipputuntien aikana liikenne on usein ruuhkautunutta ja liittymissä pääsy tielle erityisesti ruuhka-aikoina on vaikeaa. Liikennevalot Jorvaksessa aiheuttavat jonoja ja huomattavaa viivytystä kantatien liikenteelle.
- Tieosalla on 7 yleisten teiden tasoliittymää ja useita vaarallisia yksityistieliittymiä. Vain Kehä III:n liittymä on eritasoliittymä.
- Vuosina 2000 - 2004 tieosuudella tapahtui 28 henkilövahinko-onnettomuutta, joissa kuoli 2 ja loukaantui 38 henkilöä. Puolet onnettomuuksista tapahtui liittymäalueilla.
- Suuret liikennemäärät aiheuttavat melua tien varren asutukselle, melualueella asuu noin 360 henkilöä. Melusuojuuksia ei ole.
- Tien suuntaiset kevyen liikenteen väylät puuttuvat.
- Nykyisen tien kunto on paikoitellen huono. Jorvaksen kohdalla on pahoja painumia.

HANKE

Kantatie 51 parannetaan moottoritieksi Kirkkonummen Munkinmäen eritasoliittymästä nykyisen moottoritien päähän Kivenlahdessa. Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- Kantatien rakentaminen 2 -ajorataiseksi noin 10 kilometrin osuudelta,
- Uudet Tolsan, Jorvaksen ja Sarvvikin eritasoliittymät,
- Inkilän / Kehä III:n eritasoliittymän parantaminen,
- Kevyen liikenteen järjestelyt,
- Rinnakaistieverkon täydentäminen ja yksityistiejärjestelyt,
- Meluasteita noin 3 km osuudelle,
- Vihersillan rakentaminen Finnträskin kohdalle.

Koko osuudesta Kirkkonummi - Kivenlahti on hyväksytty tiesuunnitelma ja sen voimassaoloaika on jatkettu vuoteen 2007. Osuudesta Jorvas - Inkilä tehtyä muutossuunnitelmaa ei ole hyväksytty, koska myös muun osuuden tiesuunnitelmaa tarkistetaan ja koko välin tiesuunnitelma saadaan hyväksyttyä yhdellä päätöksellä vuonna 2006.

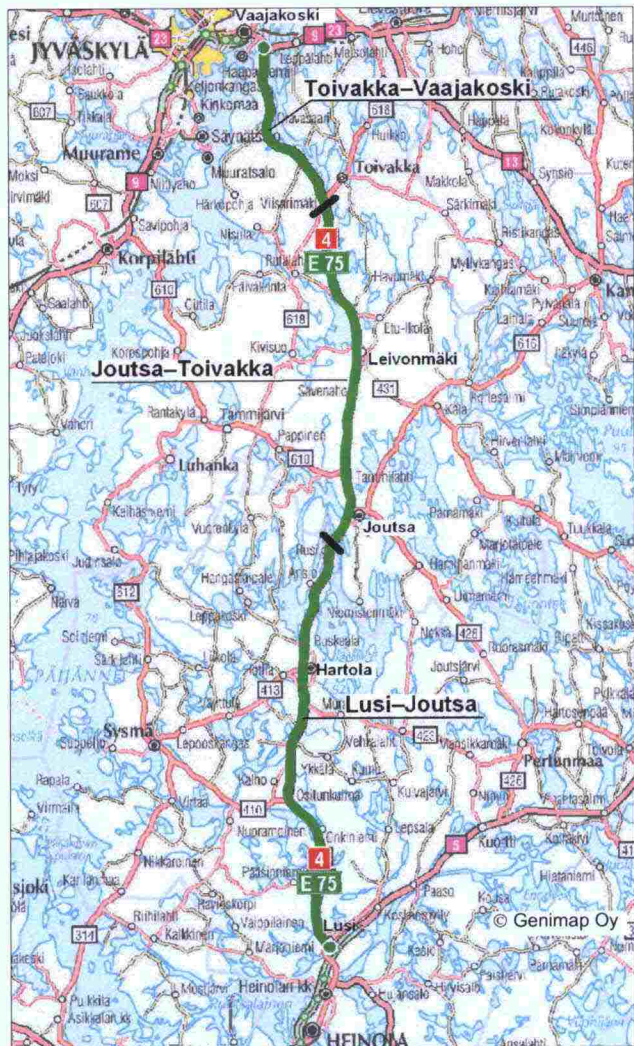
Hankkeen rakentaminen alkaa vuonna 2007 ja se valmistuu liikenteelle vuonna 2009.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Tieosuuden parantamisella turvataan liikenteen sujuvuus ja riittävä palvelutaso. Hanke tukee läntisen Uudenmaan rannikkoseudun ja erityisesti Kirkkonummen maankäyttösuunnitelmien toteutumista.
- + Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät noin puolella. Viidessä vuodessa vältytään noin 20 henkilövahinkoon johtavalta onnettomuudelta.
- + Kevyen liikenteen olosuhteet paranevat.
- + Melusteet vähentävät melualueella asuvien määrää noin 100 asukkaalla verrattuna tilanteeseen ilman melusteitä.
- + Tien kunto Jorvaksen kohdalla paranee.
- Moottoritie heikentää Trollträsketin suojelukohdetta ja lisää tien estevaikutusta. Estevaikutusta vähennetään rakentamalla poikittaisia yhteyksiä ja vihersilta tien yli.

Hankkeen sopimusvaltuus on 48 M€ (TAE 2007) ja H/K-suhde on 3,8. Herkkyystarkastelun perusteella H/K-suhde vaihtelee välillä 3,2 - 4,7.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 4 on Suomen tärkeimpiä pääväyliä sekä osa TEN-verkkoa. Se on valtakunnan tavaraliikenteen ja vaarallisten aineiden kuljetusten pääväyliä pohjois-eteläsuunnassa ja kuuluu valtakunnallisesti merkittävien liikenneväylien runkoverkkoon.
- Lusi – Vaajakoski tiejakson pituus on noin 110 km. Keskimääräinen vuorokausiliikenne osuudella on 4 800 – 6 800 autoa/vrk, josta raskaan liikenteen osuus on 12–16 % (arkisin 15–20 %). Kesäkaudella liikenne on vilkkaimmillaan yli 9 000 autoa/vrk. Liikenteen ennustetaan kasvavan noin 45 % vuoteen 2030 mennessä.
- Tie on kaksikaistainen moniongelmainen valtatiejakso. Liikenneturvallisuutta heikentäviä ongelmia ovat tien huono geometria sekä kapeus, kevyen liikenteen väylien vähäisyys ja yksityistieliittymien suuri määrä. Tierakenteen kunto on heikko sekä melu- ja pohjavesisuojaus ovat puutteellisia.
- Ohitusmahdollisuuksia on vähän ja jonoja muodostuu helposti. Valtatien leveys ei ole päätielle

kuuluvalla tasolla. Tien päällysteleveys on useilla tieosilla vain 8 m.

- Tiejaksolla tapahtui vuosina 2000 - 2005 noin 20 henkilövahinko-onnettomuutta / vuosi, joissa kuoli 2 - 3 ja loukkaantui noin 25 henkilöä vuosittain.
- Tien lähialueen asutus kärsii liikenteen haitoista (melu, päästöt, turvallisuus, asumisviihtyisyys).
- Tie sivuaa Hartolan, Joutsan ja Leivonmäen kirkonkylien keskustaajamia sekä useita pienempiä kylätaajamia, joiden kohdilla liittymä- ja kevytliikennejärjestelyt ovat puutteellisia ja poikittaisliikenne turvatonta.

HANKE

Valtatie 4 parannetaan pääosin nykyiselle paikalleen. **Hankkeen 1. vaihe sisältää** seuraavia toimenpiteitä:

- Uutta tietä rakennetaan osuuden pohjoispäässä Kanavuoren ja Viisarimäen välillä sekä tiejakson jyrkimpiä mutkia oikaistaessa Lusin ja Hartolan välillä yhteensä noin 23 kilometriä.
- Tielle rakennetaan 27 ohituskaistaa, joista 22 on kohdakkain (11 ohituskaistaparia). Ohituskaistoja tulee keskimäärin neljän kilometrin välein.
- Lisäksi parannetaan tärkeimpiä liittymiä, rakennetaan uusia alikulkukäytäviä ja kevyen liikenteen väyliä, vähennetään yksityistiejärjestelyjen avulla liittymien määrää, parannetaan tiegeometriaa sekä tehdään melu- ja pohjavesisuojausta.
- Kaikki yleisten teiden liittymät ja muut merkittävät liittymät valaistetaan.

Hankkeen tiesuunnittelu on parhaillaan käynnissä ja vielä osittain kesken. Suunnitelmien puolesta hankkeen arvioidaan olevan pääosin toteuttamisvalmis vuonna 2007 (osa tiesuunnitelmia valmiina). Koko hankkeen suunnitelmat ovat valmiita vuonna 2007 - 2008.

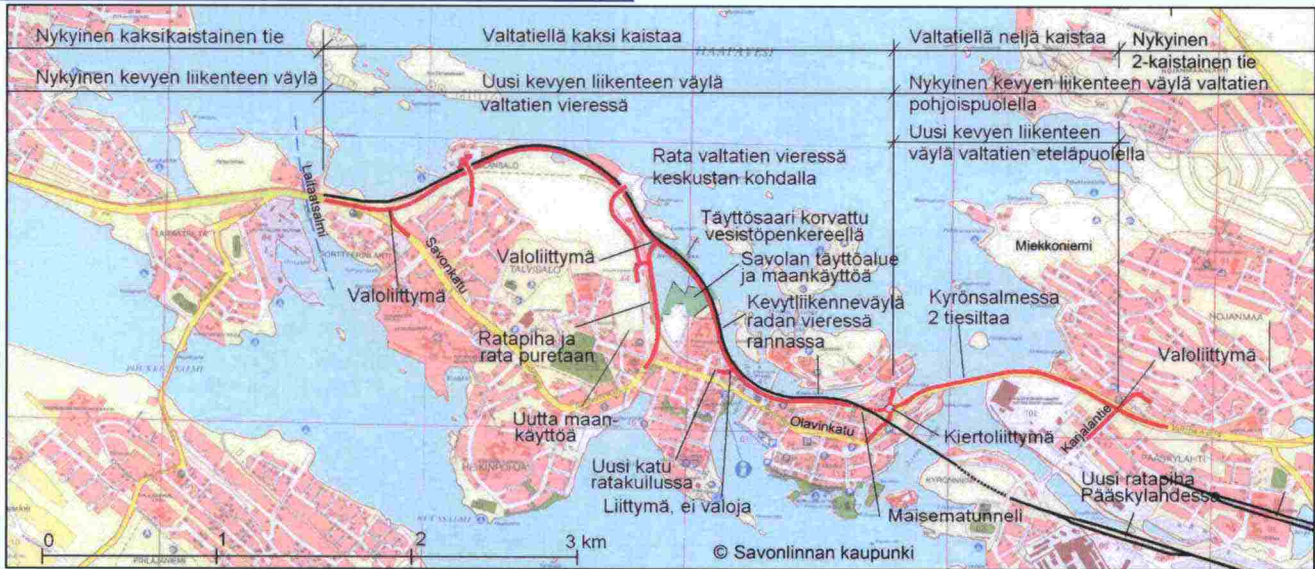
Hankkeen toteuttaminen aloitetaan vuonna 2007 ja se valmistuu liikenteelle vuonna 2010.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- Liikenteen sujuvuus ja liikenneturvallisuus paranevat ohitusosuuksien lisääntyessä, liittymien vähentyessä ja jäljelle jääviä parannettaessa.
- Tavaraliikenteen kustannustehokkuus ja toimitusvarmuus lisääntyvät liikenteen sujuvuuden paranemisen myötä.
- Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät vuodessa arviolta 5,3 onnettomuudella, kuolteiden määrä vähenee 1-2 henkilöä vuodessa.
- Hanke vähentää läpikulkuliikenteen haittoja ja parantaa paikallisen liikenteen olosuhteita.
- Kevyen liikenteen olosuhteet paranevat alikulkujen ja uusien väylien ansiosta.
- Melualueella asuvien määrä vähenee.
- Pohjavesien pilaantumiseriski pienenee.

Hankkeen sopimusvaluutus on 75 M€ (TAE 2007) ja H/K-suhde on 1,7.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 14 on osa keskeisen Suomen poikittaisyhteyttä valtateiden 5 ja 6 välillä sekä Savonlinnan talousalueen tärkein runkoväylä. Tie kulkee Savonlinnan keskustan läpi katuverkossa.
- Pääväylien liikennemäärät ovat 12 500 – 23 000 ajon./vrk. Vuodelle 2020 ennustetut liikennemäärät ovat 23 000 - 31 000 ajon./vrk.
- Päivittäiset ruuhkat lisääntyvät ja korostuvat kesällä. Kyrönsalmen sillan avausten aikana (noin 550 krt/vuosi) jonot tukkivat valtatie salmen itäpuolella ja keskustan puoleisen katuverkon.
- Liikenneturvallisuus on erittäin huono. Osuudella tapahtuu keskimäärin 15 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa, joista pääosassa (2/3) kevyt liikenne on mukana. Liikennekuolemien tiheys on 5-kertainen ja henkilövahinko-onnettomuuksien tiheys 10-kertainen maan vilkkaiden pääteiden keskiarvoon verrattuna.
- Liikenteen ympäristöhaitat ovat asukkaiden riesana. Melualueella (>55 dB) asuu 3500 ihmistä.
- Keskustassa on vähän tilaa rakentamiselle. Pitkä, nauhamainen kaupunkirakenne venyy entisestään ja lisää liikenneongelmia.
- Raskaan liikenteen pullonkaula. Kaikki raskas liikenne pääkaduilla, jolla on jyrkkiä mäkiä ja ahkaita risteyskoja. Ruusilahdessa rekkoja varten on vaarallinen kiertotie. Vaarallisten aineiden kuljetuksista keskustan läpi suuronnettomuusriski.

HANKE

Parannettava osuus Savonlinnan keskustan kohdalla välillä Laitaatsalmi - Miekkoniemi on 5,6 km pitkä. Hankkeeseen sisältyvät seuraavat toimenpiteet:

- Uusi kaksikaistainen valtatie keskustan pohjoisrannalle katujärjestelyineen. Kyrönsalmeen toinen silta ja valtatie nelikaistaiseksi.
- Pääliittymät katuverkkoon tehdään tasoliittyminä liikennevaloin.

- Laajat kevyen liikenteen järjestelyt, risteämiset valtatie kanssa eritasossa, melusuojaukset.
- Ratapihan ja aseman siirto keskustan itäpuolelle Pääskylahden sekä radan siirto keskustan kohdalla valtatie varten.
- Kyrönsalmen avattavan maatiesillan liikenteen hallintaa helpottava muuttuva liikenteenohjausjärjestelmä.

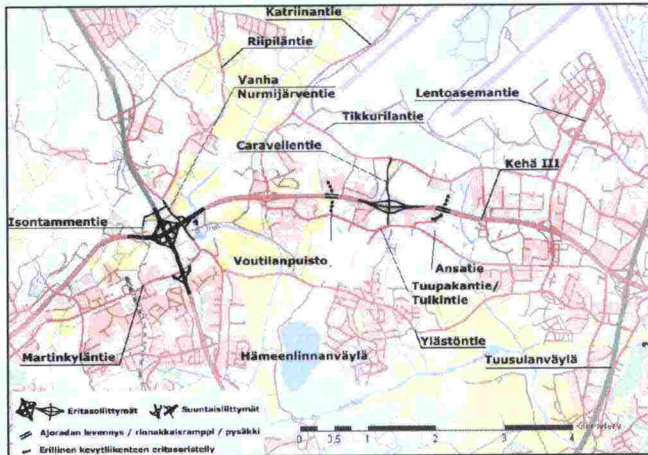
Tiesuunnitelma on hyväksytty vuonna 1995 ja sen tarkistus vuonna 2003. Kyrönsalmen siltaa varten saadaan uusi vesilain mukainen lupa talvella 2007. Suunnitelmien täydentäminen on alkamassa ja rakentaminen käynnistyy loppuvuodesta 2007.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Pääväylien ruuhkat ja raskaan liikenteen ongelmat poistuvat. Pääkatujen liikenteestä puolet siirtyy uudelle valtatielle.
- + Henkilövahingot vähentyvät puoleen nykyisestä (vähemmän 10 onnettomuutta/vuosi) ja kevyen liikenteen olot paranevat huomattavasti. Uudella valtatiellä arvioidaan tapahtuvan yksi (1,1) HEVA-onnettomuus vuodessa.
- + Pääkatujen saneeraus. Melusta vähemmän haittaa ja melualueilla 2000 asukasta vähemmän.
- + Keskustaan uutta maankäyttöä, jolloin kaupunkirakenne tiivistyy.
- + Kyrönsalmen sillan liikenneluuhkat lievenevät toisen sillan ja muuttuvan ohjauksen ansiosta.
- + Järjestelyjen alle jää vesialueita. Uuden, laadukkaan ranta-alueen ansiosta nykytilanne paranee.

Hankkeen sopimusvaluutus on 59 M€ (TAE 2007) ja H/K-suhde on 4,5. Lisäksi tiivistävästä kaupunkirakenteesta saavutetaan yhteiskunnalle taloudellista hyötyä (ei mukana H/K:ssa).

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Kehä III:n liikennemäärä Hämeenlinnanväylän ja Tuusulanväylän välisellä osuudella on arkisin 65 - 70 000 autoa/vrk ja välillä Hämeenlinnanväylä – Vihdintie 45 – 50 000 autoa/vrk. Liikennemäärän arvioidaan kasvavan lähes 50 % 2030 mennessä.
- Nykyisin nopeustaso Pakkala – Tuupakka – Petikko välillä vaihtelee iltahuipputunnin aikana arviolta 40–60 km/h:n välillä. Ruuhkatuntien liikenteen ajonopeudet romahtavat päivittäin jaksoilla olevien liikennevalo-ohjattujen liittymien kapasiteetin riittämättömyydestä johtuen.
- Kehä III:n suuret liikennemäärät ja tarkastelujakson valoliittymät aiheuttavat sekä toiminnallisia että turvallisuusongelmia. Kehä III:n suunnittelujaksolla tapahtuu keskimäärin 12 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa.

HANKE

Väylärakentamisen osalta hankkeen sisältö on:

- Tasoliittymät välillä Raappavuorentie – Lentoasemantie poistetaan ja rakennetaan välttämättömimmät eritasojärjestelyt.
- Hämeenlinnanväylän ja Kehä III:n eritasoliittymään rakennetaan idästä etelään kääntyvälle suurelle liikennevirralle puolisuora ramppi ja muille kääntyville virroille silmukkarampit, sekä näihin liittyvät rinnakkaisrampit.
- Vantaanlaakson eritasoliittymä muutetaan suuntaisliittymäksi itään ja Vanha Nurmijärventie toteutetaan normaalilla alikulkukorkeudella.
- Kalliosolan eritasoliittymä toteutetaan yksinkertaisena. Liittymään järjestetään korkealuokkainen pysäkkipari.
- Erilliset kevyen liikenteen alikulut rakennetaan Voutilanpuiston ja Ansatie kohdalle.

Ehdotuksen rakentamiskustannusarvio on noin 25,6 M€, josta Hämeenlinnanväylän ja Kehä III:n liittymän järjestelyt maksavat 18,4 M€, Kalliosolan eritasoliittymän järjestelyt 5,9 M€, Ansatie ja Voutilanpuiston alikulut kumpikin 0,6 M€.

Kehä III liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden parantamiseksi sekä tiellä vallitsevien olosuhteiden tunnistamiseksi toteutetaan Turunväylän ja Vuosaaren välillä keli- ja liikennetilanteen mukaan automaattisesti muuttuva nopeusrajoitus- ja tiedotusjärjestelmä. Liikenteenhallintajärjestelmän investointikustannukset ovat noin 3,0 M€.

Joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä parannetaan, kustannukset noin 1 M€. Joukkoliikenteen kannalta on hyvin tärkeää, että poikittaisen joukkoliikenteen matka-ajat ovat kilpailukykyisiä henkilöautoliikenteen kanssa koko Kehä III:n korridorissa. Koko liikennejärjestelmän kannalta pyritään siihen, että joukkoliikenteen ajoajat olisivat yhtä lyhyet kuin henkilöautoliikenteen sekä matkustajille edullisemmat käyttää.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Ajoneuvoliikenteen sujuvuuden arvioidaan toimenpiteiden vaikutuksesta paranevan siten, että ajonopeudet osuudella Hämeenlinnanväylä – Pakkala ruuhka-aikoina ovat vuoden 2015 tilanteessa tasolla 65 - 75 km/h, kun ne nykyisin ovat keskimäärin 35 - 50 km/h tasolla.
- + Liikenneturvallisuuden parantuessa henkilövahinko-onnettomuuksien määrä vähenee 30 %. Nykyisin henkilövahinko-onnettomuuksia tapahtuu keskimäärin 12,4 vuodessa ja vähemmän on arvion mukaan 3,8 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa.
- + Joukkoliikenteen nopeuttamistoimenpiteet kohdistuvat sinne, missä ne nopeuttavat joukkoliikenteitä tehokkaimmin. Poikittaisen joukkoliikenteen kehittäminen lisää joukkoliikenteen matkustajamääriä nostamalla joukkoliikenneosuutta poikittaisilla matkoilla ja vähentää samalla henkilöautojen määrää myös Kehä III:lla. Nopeuttamistoimenpiteillä on pidempiaikaisia vaikutuksia ja ne edistävät joukkoliikenteen käyttöä.
- + Kevyen liikenteen turvallisuus ja olosuhteet ylipäättään paranevat merkittävästi uusittavien pysäkkijärjestelyjen ja mm. uusien rakennettavien kevyen liikenteen alikulkujen myötä.

Esitettyjen kehittämistoimenpiteiden kokonaiskustannukset ovat 30 M€ ja hyötökustannussuhde H/K noin 8, johtuen maltillisista investoinneista ja suurista aika- ja onnettomuuskustannussäästöistä.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 5 on itäisen Suomen pääväylä, joka on Heinolan ja Mikkelin välillä pääosin parannettu korkeatasoiseksi valtiatieksi. Parantamatta on kuitenkin välillä Koirakivi - Hurus kolme mäkiä, mutkaista ja kapeaa (tien leveys 8 m) osuutta, joiden yhteispituus on noin 15 km. Osuuksien näkemäolosuhteet ovat huonot ja turvallinen ohittaminen mahdotonta.
- Nykyinen liikennemäärä on keskimäärin 6 500 autoa/vrk, josta raskaan liikenteen osuus on noin 12 % (arkisin lähes 18 %).
- Kesäviikonloppuisin liikennemäärä on yli kaksinkertainen keskimääräiseen verrattuna ja tällöin liikenne ruuhkautuu. Pitkämatkaisen liikenteen osuus on selvästi yli puolet.
- Vihantasalmen molemmin puolin on rakennettu ohituskaistat ja kaksi eritasoliittymää. Toivolan ja Tiilikalan välillä on nykyistä tietä parannettu kahdella ohituskaistalla.
- Tiejakson kuoleman- ja henkilövahinko-onnettomuuksien tiheys on suurempi kuin haja-asutusalueen pääteillä keskimäärin. Liikennekuolemia tapahtuu noin yksi ja henkilövahinko-onnettomuuksia viisi vuodessa.
- Alueella on haja-asutusta ja jonkin verran tienvarsipalveluita. Vesistöjen rannoilla on runsaasti loma-asutusta.

HANKE

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Väli Koirakivi - Hurus (20 km) rakennetaan runkotietasoiseksi, jatkuvaksi keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi myös jo aiemmin parannetulla Vihantasalmen kohdalla.
- Nopeustaso on 100 km/h lukuun ottamatta Vihantasalmen sillan kohtaa.

- Parantamattomat tiejaksot väleillä Koirakivi - Karankamäki, Mäntysenlampi - Toivola ja Tiilikkala - Hurus rakennetaan pääosin uuteen paikkaan nykyisessä tiekäytävässä. Tielle rakennetaan kuusi uutta ohituskaistaa ja neljä nykyistä parannetaan. Ohituskaistojen väliin jää lyhyitä 2-kaistaisia keskikaiteellisia tiejaksoja, joilla ohittaminen on kielletty.
- Tien kokonaisleveys ohituskaistan kohdalla on 15,75 m ja kaksikaistaisella osuudella 12,5 m.
- Koirakiveen, Mäntymotellin kohdalle, Toivolaan ja Uutelaan rakennetaan eritasoliittymät. Lisäksi rakennetaan kahdeksan uutta alikulkua, joista yksi riista-alikulkuna Tiilikkalaan.
- Yksityistieverkkoa täydennetään ja ne liitetään valtatiehen alikulkujen kohdalla yhteensä seitsemällä suuntaisliittymällä.
- Tievalaistus rakennetaan välille Koirakivi - Vihantasalmi sekä Uutelan ja Toivolan eritasoliittymäalueille. Uusien ohituskaistojen kohdalle rakennetaan riista-aidat.
- Lähes koko matkalla tien suuntaiset yksityistiet tarjoavat kevyelle liikenteelle ja hitaalle maatalousliikenteelle erillisen reitin.

Lusi - Mikkeli välille on laadittu toimenpideselvitys vuonna 2004 ja siitä on annettu hyväksymispäätös vuonna 2005. Tiesuunnitelma koko Koirakivi - Hurus välille on valmistumassa syksyllä 2006 ja hyväksymispäätös saadaan vuoden 2007 alussa.

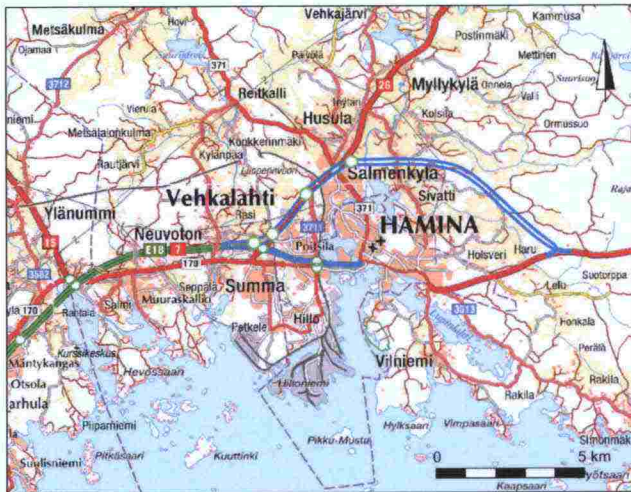
Suunnitelmavalmiuden puolesta hankkeen rakentaminen on aloitettavissa syksyllä 2007.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Valtatien palvelutaso paranee ohituskaistojen ansiosta. Valtatielle liittyminen ja sieltä poistuminen helpottuvat.
- + Liikenneturvallisuus paranee merkittävästi. Erityisesti vakavien ja kuolemaan johtavien onnettomuuksien riski pienenee. Hankkeen arvioidaan vähentävän henkilövahinko-onnettomuuksia 1,1 onnettomuutta vuodessa ja liikennekuolemia 0,2 kuollutta /vuosi.
- + Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen olosuhteet paranevat rinnakkaistiejärjestelyjen ja uusien alikulkujen myötä.
- + Hanke parantaa elinkeinotoiminnan edellytyksiä alueen kunnissa ja edesauttaa palvelutoimintojen kehittymistä. Maankäytölle ja ympäristölle ei aiheudu merkittäviä haittoja.
- Tiejärjestelyt vaativat uutta maa-aluetta.

Hankkeen kustannusarvio vuoden 2007 kustannustasossa (ind.130) on 34 M€ ja H/K-suhde on 1,7.

HANKEKORTTI



© Genimap Oy, Lupa L4356

NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 7 on osa kansainvälistä E18-tietä ja ns. Pohjolan kolmiota. Tien parantaminen on EU:n priorisoima TEN-verkon kehittämiskohde. Yhteydestä Turusta pääkaupunkiseudun kautta Venäjän rajalle yli puolet on jo nyt moottoriväylätasoisia.
- Haminan kohdan pullonkaula on standardiltaan E18-tien alhaisin koko valtakunnan osalta, koska liikenne joutuu kulkemaan katuverkossa.
- Valtatien liikennemäärät ovat 5200 - 14100 autoa/vrk. Liikenteen kasvu on ollut poikkeuksellisen voimakasta. Raskas liikenne on kasvanut 10 vuodessa 65 - 90 % ja sen osuus on lähes 20 %.
- Liikenne-ennusteen mukaan vuonna 2030 nykyverkon liikennemäärät ovat 11600 - 19200 autoa/vrk. Uuden valtatie liikennemääräksi on ennustettu 10300 - 13600 autoa/vrk vuonna 2030.
- Liikenneturvaisuustilanne on huono. HEVA-onnettomuuksia tapahtuu keskimäärin viisi ja liikennekuolemia yksi vuodessa eli noin viisi kertaa enemmän kuin maan vilkkailla päteillä yleisesti.
- Liikenteen sujuvuusongelmat kärjistyvät keskustan kohdan tasoliittymissä, jotka ajoittain ruuhkautuvat.
- Vilkas läpikulkuliikenne ja erityisesti raskas liikenne aiheuttaa Haminan keskustassa paljon melu-, päästö- ja viihtyvyshaittoja sekä turvattomuutta.
- Liikenteen ongelmat vaikeuttavat maankäytön ja yhdyskuntarakenteen kehittämistä.

HANKE

Hankkeeseen sisältyy seuraavat toimenpiteet:

- Uusi 15 km pituinen moottoritie ohittaa Haminan keskustan pohjoispuolelta. Summan ja Husulan välillä uusi tie sijoittuu nykyisen valtatie 26 käytävään.
- Moottoritien ajosuunnat erottaa kapea kaiteellinen välikaista. Nopeustaso on Summa -Husula -välillä 100 km/h ja siitä itään päin 120 km/h. Husulan ja Kolsilan kohdilla moottoritie sijoitetaan 0,5 km:n ja 0,2 km:n pituisiin tunneleihin.

- Hanke sisältää neljä uutta eritasoliittymää (Summa, Lankamalmi, Ruissalo, Husula) ja tarvittavat rinnakkaistiet. Lelun liittymä hankkeen itäpäässä tehdään välivaiheessa tasoliittymänä, mutta rakennetaan moottoritiehankkeen jatkuessa eritasoliittymäksi. Syryään jäävät valtatie osat uudistetaan maankäyttöä paremmin palveleviksi sisääntuloteiksi.
- Kevyt liikenne erotetaan omille väylilleen.
- Asunto- ja virkistysalueet suojataan pääosin liikennemelulta ja Ruissalon kohdalle tehdään pohjavesisuojaus. Ympäristörakentaminen ja tietaide toteutetaan korkeatasoisena.
- Lisänä telematiikan uusiminen Kotka - Hamina välille. Hankkeelle on laadittu yleissuunnitelma ja lakisääteinen YVA vuonna 1997. Kaupungin yleiskaava ja maantielain mukainen yleissuunnitelma valmistuivat vuonna 2005. Yleissuunnitelma hyväksytään asemakaavan hyväksymisen jälkeen vuoden 2007 alussa. Tiesuunnitelma laaditaan vuosina 2007 - 2008. Suunnitelmavalmiuden puolesta rakentaminen voi alkaa vuonna 2008.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + E18-tien pahin pullonkaula poistuu ja liikenteen sujuvuus varmistuu pitkälle tulevaisuuteen.
- + Läpikulkeva liikenne siirtyy pois Haminan keskustasta ja sen aiheuttamat melu-, päästö-, tärinä- ja viihtyvyshaitat paikalliselle asutukselle poistuvat.
- + Ajoneuvoliikenteen ja kevyen liikenteen liikkumisolosuhteet ja turvallisuus nykyisellä valtatiereitillä ja sen poikki paranevat olennaisesti.
- + Läpikulkuliikenne ohittaa Haminan ennustetilanteessa 4-7 minuuttia nykytilannetta nopeammin, mikä vähentää raskaan liikenteen kustannuksia.
- + Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät 7 kpl/v (60 %) ja liikennekuolemat 1,2 kpl/v (80 %).
- + Hanke mahdollistaa nykyisten sisääntulojaksojen kehittämisen maankäytön tarpeiden mukaan.
- + Hanke tukee Haminan suunnitellun yhdyskuntarakenteen toteutusta ja luo edellytyksiä elinkeinoelämän kehittämiselle. Sataman uudistuvat liikenneyhteydet kytkeytyvät moottoritiehen.
- + Melualueilla olevien asukkaiden määrä vähenee 400:lla ja riski pohjaveden saastumiseen poistuu.
- Pääosin uuteen ympäristöön sijoittuva ohikulkutie aiheuttaa haittoja lähistön asukkaille ja luonnonympäristölle lieventämistoimista huolimatta.
- Tieliikennesuorite ja henkilöautojen ajoneuvokustannukset kasvavat hieman, koska ohikulkureitti on 1,8 km pitempi kuin nykyinen reitti.
- Tiestön hoito- ja ylläpitokustannukset kasvavat 0,2 milj. euroa/v.
- Osa palveluista nykyisen tien varrella menettää asiakkaitaan liikenteen siirtyessä toisaalle.

Hankkeen kustannusarvio vuoden 2007 kustannustasossa (ind.130) on 111 M€. H/K-suhde on noin 0,9. Hankkeella on laajoja yhteiskunnallisia vaikutuksia, jotka eivät ole mukana H/K -suhteessa.

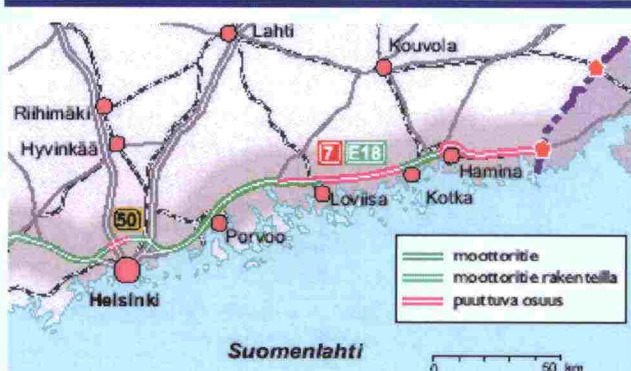
E18 Helsinki - Vaalimaa, välillä Koskenkylä - Loviisa - Kotka (Vt 7)

1-sivuinen hanketiivistelmä

Kaakkois-Suomen ja Uudenmaan tiepiirit

12.10.2006

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 7 on osa Suomen tärkeintä kansainvälistä E18 -yhteyttä ja ns. Pohjolan kolmiota, joka on kokonaisuudessaan tarkoitettu kehittää korkeatasoiseksi TEN -verkon yhteydeksi.
- Helsinki - Loviisa ja Kotka - Hamina välit on jo rakennettu moottoriväyliksi.
- Loviisan ja Kotkan välillä huonotasoinen tie poikkeaa yhteysvälin muusta laatutasosta aiheuttaen ongelmia mm. voimakkaasti kasvavalle Venäjän liikenteelle.
- Liikennemäärä vaihtelee Loviisan 6 500 autoa/vrk - Kotkan 10 300 autoa/vrk välillä. Raskaan liikenteen osuus on 11 - 15 %.
- Pitkämatkan liikenteen (yli 100 km) osuus on hyvin merkittävä, eli yli 3000 autoa/vrk.
- Liikenteen ennustetaan kasvavan erityisesti idänliikenteen takia 11 000 - 15 500 autoon/vrk vuoteen 2020 mennessä. Tällöin eniten kuormitetuissa tien varren taajamakohteissa (Siltakylä, Pyhtää ja Tesjoki) yli puolet ajoneuvoista kulkee ruuhkaantuneissa oloissa.
- Koskenkylän ja Kotkan välisellä osuudella on tapahtunut vuosittain noin 13 henkilövahinko-onnettomuutta, joissa kuolee keskimäärin 2 ihmistä.
- Nykyisen tien suurimpia puutteita ovat huono tiegeometria, kapeus ja tiheässä olevat liittymät. Kevyt liikenne kulkee pientareilla.

HANKE

Hanke alkaa valtatie 6 liittymästä Koskenkylästä ja päättyy Kotkan Langinkoskelle yhtyen nykyiseen moottoritiehen. Hankkeen pituus on 54 km ja siihen sisältyy seuraavat toimenpiteet:

- Nykyiset moottoriliikennetieosuudet Koskenkylän ja Loviisan välillä (17 km) ja Kotkassa (3 km) täydennetään moottoritieksi.

- Uusi moottoritie rakennetaan Loviisan ja Kotkan Sutelan liittymän välille 37 km matkalle pääosin nykyisen tien pohjoispuolelle. Nykyinen valtatie jää moottoritiien rinnakkaistieksi.
- Moottoritielle tehdään 6 uutta eritasoliittymää sekä tarvittavat rinnakkaistiejärjestelyt paikalliselle liikenteelle. Kahta liittymää parannetaan.
- Valtakunnallisesti arvokkaaseen Ahvenkosken kulttuurimaisemaan rakennetaan Markkinmäen kohdalle kalliotunneli (0,4 km).
- Melusuojausta toteutetaan Ahvenkoskelle, Pyhtäälle ja Petäjäsuolle (3,5 km).
- Ruotsinpyhtäällä, Pyhtäällä ja Siltakylässä tehdään pohjavesisuojaus.

Välin Loviisa - Kotka parantamiseksi on laadittu lakisääteinen YVA ja yleissuunnitelma, joka on hyväksytty LVM:ssa vuonna 2001. Tielain mukainen yleissuunnitelma valmistuu vuoden 2007 alussa. Tiesuunnitelma laaditaan vuosina 2007 - 2008. Yleiskaavoja tarkistetaan Loviisassa, Pyhtäällä ja Ruotsinpyhtäällä. Koskenkylän ja Loviisan välillä on laadittu tiesuunnitelma vuonna 2001, jonka voimassaoloaikaa on jatkettava.

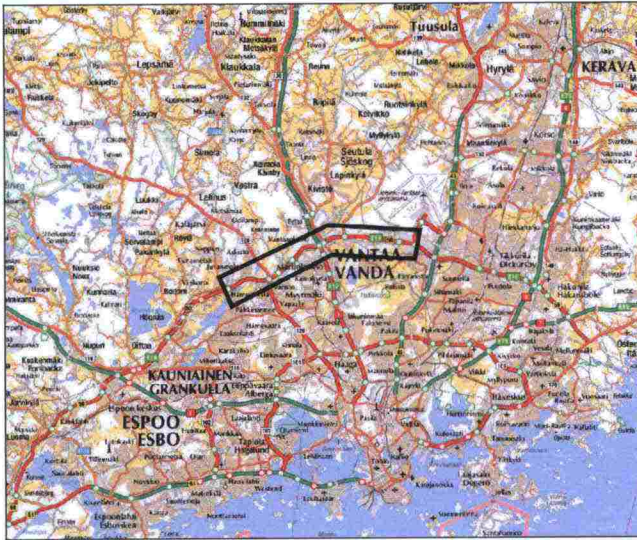
Hankkeen rakentaminen on aloitettavissa aikaisintaan vuonna 2009.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Hanke poistaa E18 -tien itäosasta yhden pahimmista liikenteen pullonkauloista.
- + Helsingistä Haminaan muodostuu tasalaatuisen yhteysväli, jolla liikenne on sujuvaa ja turvallista.
- + Turvallisuus paranee huomattavasti. Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät noin viidellä ja liikennekuolemat yhdellä vuosittain.
- + Moottoritie on voimassa olevien seutu- ja yleiskaavojen mukainen. Hanke tukee alueen maankäytön ja yhdyskuntarakenteen suunniteltua kehitystä.
- + Erityisesti raskaan liikenteen haitat tienvarren asutukselle ja taajamille vähenevät.
- Moottoritie aiheuttaa sitä halkovalle alueelle uuden estevaikutuksen sekä muuttaa Ahvenkosken rantojen maisemaa ja haittaa lintuvesialuetta.
- + Nykyisen tien varressa liikenteen meluhaitat vähentyvät. Haittoja tulee uusille alueille, joissa ne voidaan pääosin torjua alle 55 dB:n tasoon.

Hankkeen kustannusarvio vuoden 2007 kustannustasossa (ind.130) on 194 M€ ja H/K-suhde on noin 1.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

Kehä III on osa kansainvälistä E18-tietä ja Etelä-Suomen tärkeintä itä-länsisuuntaista kuljetusväylää. Kehä III on Helsinki-Vantaan lentoaseman maaliikenteen tärkein syöttöyhteys, Vantaan joukkoliikenteen runkoväylä sekä Vuosaaren rakennettavan sataman tavaraliikennevirtojen välittäjä. Kehä III on myös tärkeä Vantaan ja pääkaupunkiseudun sisäinen runkoyhteys.

Nykyisin kehä III:n osuus välillä Vanhakartano–Lentoasemantie on kaksiajoratainen, osittain tasoliittymillä varustettu kehäväylä. Liikennemäärä vaihtelee arkisin välillä 43 000–70 000 autoa/vrk. Raskaan liikenteen osuus on noin 11 %. Ennusteiden mukaan liikenne kasvaa 1,5–2-kertaiseksi vuoteen 2030 mennessä.

Maankäyttö Kehä III:n varrella kasvaa edelleen voimakkaasti. Valo-ohjatut tasoliittymät ruuhkautuvat pahoin sekä aamu- että iltapäivisin. Eritasoliittymien lyhyet rampit eivät mahdollista sujuvaa liittymistä ja poistumista Kehä III:n liikennevirroista. Useat linja-autopysäkit ovat lyhyitä ilman kiihdytysosaa. Henkilövahinkoihin johtavia peräänajoja tapahtuu usein.

Kehä III:n nykyiset liikennejärjestelyt eivät vastaa valtakunnallisesti ja kansainvälisesti tärkeälle (E 18) liikenneyhteydelle asetettuja vaatimuksia. Matkajan ennustettavuus heikkenee jatkuvasti ruuhkaisuuden lisääntyessä.

Suunnittelualue kuuluu sekä kuoleman- että henkilövahinkotiheyden osalta pääteiden runkoverkon vaarallisimpaan viidennekseen. Suunnittelualueella sattui vuosien 2001–2005 aikana 76 henkilövahinkoon johtanutta onnettomuutta, joissa kuoli kolme ja loukaantui 93 henkilöä.

HANKE

Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- Tien peruspoikkileikkaus on 2-ajoratainen joukkoliikennekaistoin varustettu kaupunkimoottoritie.
- Kehä III parannetaan pääosin nykyisellä paikallaan Vanhakartanon ja Lentoasemantien välillä. Tie sijoitetaan uudelle linjalle Raappavuorentien ja Vantaankosken eritasoliittymän välillä.
- Myllymäen ja Kalliosolan eritasoliittymät korvaavat nykyiset viisi tasoliittymää.
- Raappavuorentien, Petikon, Askiston, Hämeenkylien, Vantaankosken, Martinkylän, Pakkalan ja Lentoasemantien eritasoliittymiä parannetaan.
- Tikkurilantieltä rakennetaan eritasoliittymä Lentoasemantielle. Tiejärjestelyjä parannetaan bussirampeilla ja pysäkeillä.
- Rinnakkaista ja risteävää katuverkkoa parannetaan, kevyelle liikenteelle rakennetaan yhtenäinen kehän suuntainen väylästä ja meluesteet toteutetaan työpaikka- ja asuinalueiden kohdalle.

Osuudesta Vantaankoski–Lentoasemantie on valmistunut tiesuunnitelma vuonna 1997. Tiesuunnitelmasta tehty hyväksymispäätös on saanut lainvoiman vuonna 2006. Kehä III:sta välillä Vanhakartano–Vantaankoski on laadittu toimenpide- ja aluevaraussuunnitelma vuonna 1999.

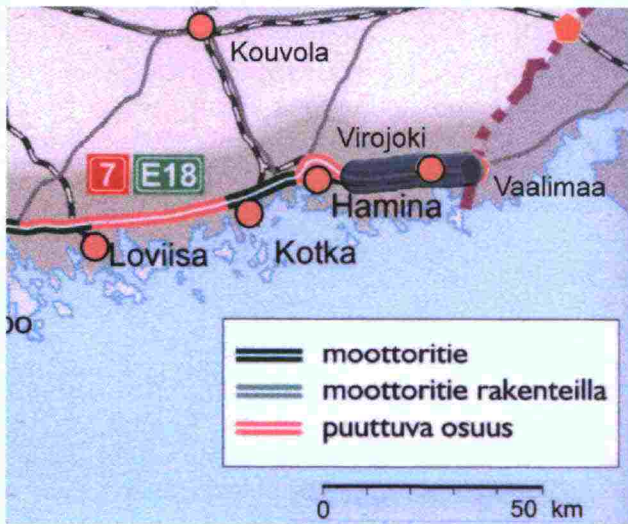
Kehä III:n parantamisen 1.vaiheessa toteutetaan pika-parannustoimet (30 M€) Vantaankosken ja Lentoasemantien välillä. Työt aloitettaneen vuonna 2007.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Liikenteellinen toimivuus paranee sekä kehällä että rinnakkaisväylillä. Ruuhka-ajan keskinopeus kasvaa monin paikoin 20 km/h.
- + Turvataan tärkeän kuljetusväylän toimintavuus, erityisesti lentokentän yhteydet.
- + Liikennettä siirtyy rinnakkaisväyliltä Kehä III:lle ja katuverkon läpiajoliikenne melu- ja turvallisuushaittoineen vähenee. Kehä III:n meluesteet vähentävät niin ikään meluhaittoja.
- + Kevyen liikenteen verkko täydentyy ja turvallisuus paranee.
- + Joukkoliikenteen edellytykset paranevat bussikaistojen ja pysäkkijärjestelyjen takia.
- + Onnettomuuksien kokonaismäärä vähenee noin 50 %, koska peräänajojen riski pienenee huomattavasti.
- Vantaankosken alueen uudet siltarakenteet vaikuttavat merkittävästi kulttuurihistoriallisesti arvokkaaseen maisemakuvaan.
- Ajonopeuksien nousu heikentää hieman liikenneturvallisuushyötyä.

Hankkeen kustannusarvio vuoden 2007 kustannustasossa (ind.130) on noin 160 M€. Vantaan kaupungin osuus kustannuksista on noin 10 %. Hankkeen H/K-suhde on 2,9.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 7 on osa Suomen tärkeintä kansainvälistä E18 -yhteyttä ja ns. Pohjolan kolmiota, joka on kokonaisuudessaan tarkoitettu kehittää korkeatasoiseksi TEN -verkon yhteydeksi.
- Helsinki–Loviisa ja Kotka–Hamina välit on jo rakennettu moottoriväyliksi.
- Itäisin osuus Haminan ja Vaalimaan välillä on liikennemääräin suhteutettuna heikkotasoinen, mistä aiheutuu ongelmia mm. voimakkaasti kasvavalle Venäjän liikenteelle.
- Tie on erittäin tärkeä elinkeinoelämän kuljetuksille sekä Suomessa että Venäjällä. Rajan ylittävän liikenteen määrä on noin 3 100 autoa/vrk.
- Liikennemäärä vaihtelee välillä 3 100–5 200 autoa/vrk ollen vilkkainta Haminan puoleisessa päässä ja vähäisintä raja-asemalla Vaalimaalla. Raskaan liikenteen osuus on noin 20 %.
- Liikenteen ennustetaan kasvavan erityisesti idänliikenteen takia 8 000–15 400 autoon/vrk vuoteen 2030 mennessä. Kasvu johtuu pääosin henkilöautoliikenteestä.
- Tieosalla alkaa esiintyä yhä enemmän liikenteen jonoutumista, joka aiheutuu huonoista ohitusmahdollisuuksista, tien kapeudesta ja raskaan liikenteen suuresta määrästä.
- Tiejakson kuolemantiheys on kaksinkertainen vilkkaiden pääteiden keskiarvoon verrattuna. Jaksolla tapahtui v. 2001–2005 yhteensä 33 (5,8 onn/v.) henkilövahinko-onnettomuutta, joissa menehtyi 3 ja loukaantui 45 ihmistä. Ongelmat ovat suurimmat itäosassa.
- Nykyisen tien suurimmat puutteet ovat sen kapeus ja mutkaisuus sekä tiheässä olevat liittymät. Kevyttä liikennettä kulkee pientareilla varsinkin Virojoen–Vaalimaan alueella, jossa myös tien varren maankäyttö lisää ongelmia.
- Tien erityisongelmana on säännölliset, rajanylitystä odottavat rekkajonot, jotka aiheuttavat jo Haminaan ulottuen (yli 40 km) jatkuvaa ruuhkautumista ja liikenneturvallisuusongelmia.

HANKE

Valtatie 7 rakennetaan koko 30 km pituisella osuudella moottoritieksi. Hanke sisältää seuraavia periaateratkaisuja, jotka tarkentuvat jatkosuunnittelussa:

- Moottoritie rakennetaan uuteen paikkaan nykyisessä tiekäytävässä. Moottoritie muuttuu noin 1 km ennen Vaalimaan raja-asemaa 4-kaistaiseksi sekaliikennetieksi. Nykyinen valtatie jää rinnakkaistieksi.
- Eritasoliittymiä rakennetaan 5 - 8 kpl. Maantien 387 liittymä Vaalimaalla voidaan toteuttaa kiertoliittymänä.
- Hanke sisältää lisäksi siltoja risteäville väylille, kevyen liikenteen järjestelyjä, muuttuvan liikenteen ohjauksen, pohjavesisuojausja, melusuojausja, tievalaistusta, riista-aitoja ja hirvisiltoja.

Tieosuudelle on laadittu kehittämisselvitys vuonna 2003. Seuraavana suunnitteluvaiheena on alkamassa v. 2006 lopussa YVA:n sisältävä yleissuunnittelu, joka valmistuu v. 2008 lopussa. Tiesuunnitelma laaditaan v. 2009 - 2010. Rakentaminen on aloitettavissa aikaisin vuoden 2010 jälkeen.

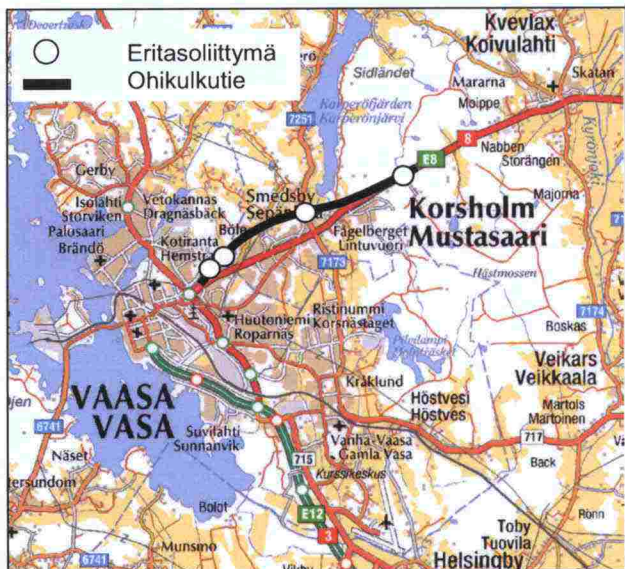
Välvaiheen ratkaisuna toteutetaan v. 2005–2009 ohi-tuskaistoja, rekkakaistoja, liittymäjärjestelyjä, kevyen liikenteen järjestelyjä, tievalaistusta ja muuttuvaa liikenteenohjausta. Vaalimaan raja-asemalla raskaalle liikenteelle rakennetaan oma toimipiste.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + E18 -tie on Suomen puolella koko osuudeltaan moottoritietasoinen väylä.
- + Moottoritie tukee Suomen ja Venäjän välisen elinkeinotoiminnan ja kaupan edellytyksiä.
- + Hanke tukee erityisesti Virojoen ja Vaalimaan alueen elinkeinotoiminnan ja maankäytön kehittämistä.
- + Helsingistä Vaalimaalle muodostuu tasalaatuinen yhteysväli, jolla liikenne on sujuvaa ja turvallista.
- + Turvallisuus- ja sujuvuusongelmat poistuvat. Kuolemaan johtaneet onnettomuudet vähenevät alle puoleen ja henkilövahinkoihin johtaneet onnettomuudet noin puoleen nykyisestä liikenteen kasvusta huolimatta. Vuosittain kuolemaan johtaneet onnettomuudet vähenevät noin yhdellä ja henkilövahinko-onnettomuudet kuudella.
- + Ympäristöhaitat on hallittavissa, koska parantaminen tapahtuu lähellä nykyistä tiekäytävää. Uusi tie ei uhkaa suojelukohteita. Meluhaitat vähenevät merkittävästi suojaustoimenpiteiden myötä.
- + Raskaan liikenteen haitat tienvarren asutukselle ja Virojoen taajamalle vähenevät olennaisesti.
- Moottoritie aiheuttaa alueelle uuden estevaikutuksen sekä muuttaa maisemaa ja luontoa.

Hankkeen kustannusarvio vuoden 2007 kustannustasossa (ind.130) on noin 113 M€. Hankkeen HK-suhde on noin 1 ja se riippuu erityisesti Venäjän rajan ylittävän liikenteen kehityksestä.

HANKEKORTTI



© Genimap Oy, Lupa L 4356

NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 8 palvelee Vaasan kaupunkiseudulla sekä pitkämatkaista ohikulkuliikennettä että kaupunkiseudun maankäyttöä ja elinkeinoelämää ja toimii Vaasan pohjoisena sisääntulotienä. Valtatie sijaitsee keskeisesti Sepänkylän taajamassa. Taajaman maankäyttöratkaisut on aikoinaan tehty siltä pohjalta, että ohikulkutie rakennetaan.
- Vaasan kaupunki ja Mustasaaren kunta kehittävät maankäyttöään voimakkaasti valtatie välittömässä läheisyydessä. Alueella sijaitsee mm. kaksi supermarketia, muita liikkeitä sekä suuri urheiluhalli - Botniahalli. Liikealueen lisäksi läheisyyteen on suunnitteilla ja osin jo rakenteilla kuntien yhteinen noin 6000 asukkaan Bölen asuntoalue.
- Osuuden pohjoisosassa sijaitsee voimakkaasti kasvava Lintuvuoren teollisuusalue ja Stormossenin seudullinen jätekeskus.
- Valtatien liikennemäärä kohteessa on 8 400 - 15 100 ajon./vrk (KVL 2005). Maankäytön kehittämistoimet alueella tulevat merkittävästi lisäämään tien liikennemääriä.
- Tiejaksolla on vuosina 2001 - 2005 tapahtunut keskimäärin 6,2 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa. Onnettomuuksissa on kuollut yksi ja loukkaantunut 42 henkilöä. Onnettomuusmäärä on kasvanut räjähdysmäisesti ja lähes 3-kertaistunut edelliseen 5-vuotiskauteen verrattuna. Liikenneonnettomuudet ovat kasautuneet tasoliittymiin.

- Osuudella on 7 liikennevalot. Lähes 40 %:lla osuudesta on 60 km/h nopeusrajoitus.
- Arkipäivien huipputunnin aikana 50 % liikenteestä joutuu ajamaan ruuhkassa tai jonossa. Ruuhkasuoritteiden osuus on 30 - 34 %.
- Nykyinen liikenne aiheuttaa ongelmia asutukselle sekä maisema- ja taajamakuvalle ja on riskitekijä Sepänkylän pohjavesialueelle.

HANKE

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Väliille Kotiranta - Stormossen rakennetaan ohikulkutie noin 7,3 km:n matkalle. Tien poikkileikkaus on pääosin keskikaiteellinen nelikaistainen (2+2 kaistaa), leveys 17,7 m.
- Osuudelle rakennetaan neljä eritasoliittymää, joista yksi suuntaisliittymä.
- Lisäksi rakennetaan tarvittavat tie- ja katu-järjestelyt sekä kevyen liikenteen väylät ja tarvittavat pohjavesi- ja melusuojaukset.

Hanke on Vaasan seudun liikennejärjestelmä-suunnitelmassa todettu tieliikenteen ykköshankkeeksi.

Hankkeen vahvistettu tiesuunnitelma on vanhentunut vuoden 2005 lopussa. Uuden yleisuunnitelman laadinta ja ympäristövaikutusten arviointi on parhaillaan käynnissä.

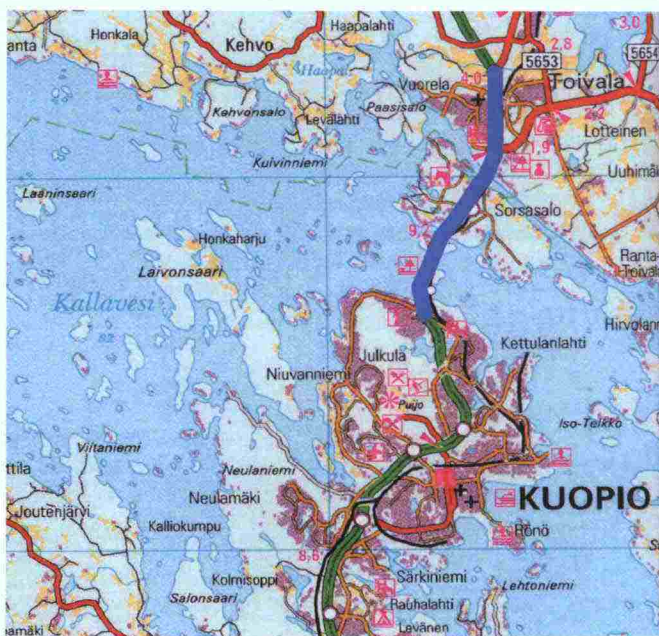
Tie- ja rakennussuunnitelmien on tarkoitus valmistua niin, että hanke olisi suunnitelmien puolesta aloitettavissa vuonna 2009.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Valtatien sujuvuus paranee ja liittymien ruuhkat poistuvat.
- + Liikenneturvallisuus paranee. Vuositasolla säästyy 3,8 henkilövahinko-onnettomuutta.
- + Nykyisen valtatie estevaikutus taajamassa vähenee merkittävästi.
- + Joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen olosuhteet paranevat.
- + Vähentää pohjavesi- ja meluhaittoja.
- + Mahdollistaa Kivihaan, Sepänkylän, Lintuvuoren ja Stormossenin maankäytön kehittämisen suunnitellulla tavalla.

Hankkeen kustannusarvio vuoden 2007 hintatasossa (ind.130) on 37,9 M€ ja H/K suhde on noin 2,0.

HANKEKORTTI



© Genimap Oy, L4356

NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 5 Kuopion kohdalla on Savo-Karjalan vilkkaimminkin liikennöityjä tieosuuksia. Liikennemäärä on noin 28 300 ajon./vrk. Vuoden 2020 tilanteessa ennustettu liikennemäärä on noin 35 000 ajon./vrk.
- Tiejakso on sekaliikennetie, jonka molemmin puolin on pitkä moottoritieosuus.
- Tiejakso on häiriöherkkä, koska rinnakkaisen tieyhteyden ja pientareiden puuttumisen johdosta hitaat ajoneuvot ajavat päätiellä.
- Kuopio - Iisalmi vesiliikenteen pääväylä risteää valtatie 5:n kanssa Päivärannassa, jossa on avattava läppäsilta. Läppäsiltaa avataan noin 300 - 400 kertaa purjehduskaudessa. Läppäsilan koneisto on erittäin huonossa kunnossa ja on tehohoidossa.
- Kevyen liikenteen olosuhteet ovat heikot, koska väylä sijaitsee ajoradan välittömässä läheisyydessä ja se on erotettu ajoradasta vain kaiteella.
- Tiejakson onnettomuustiheys on Savo-Karjalan suurin. Vuosina 1996 - 2003 tiejaksoilla tapahtui yhteensä 22 henkilövahinko-onnettomuutta.
- Onnettomuudet ja läppäsilan toimivuusongelmat aiheuttavat usein liikennehäiriöitä ja liikenne ruuhkautuu joskus jopa useiksi tunneiksi aiheuttaen merkittävän yleisen turvallisuusrisin.
- Tiejakso on ainoa yhteys Kuopiosta pohjoiseen ja itään eikä todellista varareittiä ole.

HANKE

Yleissuunnitelma sisältää valtatie 5:n parantamisen moottoritieksi Päivärannan ja Vuorelan välisellä osuudella, jonka pituus on noin 5 km. Tärkeimpiä parannustoimenpiteitä ovat:

- Nykyinen valtatie poikkileikkaus levennetään moottoritielevyyteen (poikkileikkaus 2x11,75/7,5 m).
- Tieosuuden itäpuolelle rakennetaan rinnakkaistie.
- Kuopio - Iisalmi laivaväylä siirretään Suosaaren ja Tikkalansaaren väliin.
- Laivaväylän kohdalle valtatielle ja rinnakkaistielle rakennetaan kiinteät 12 m korkeat sillat ja radalle 4,5 m korkea avattava silta. Nykyinen Päivärannan avattava läppäsilta muutetaan kiinteäksi.
- Järvipengerosuuksille rakennetaan uusi erillinen kevyen liikenteen väylä rinnakkaistien viereen.
- Valtatie 5:n linjausta parannetaan välillä Suosaari - Sorsasalo.
- Päivärannan, Sorsasalon ja Vuorelan eritasoliittymiä parannetaan.
- Melusuojaukset toteutetaan järvinäkymät säilyttäen.

Hankkeen yleissuunnitelma on hyväksytty LVM:ssä vuonna 2005. Tiesuunnitelman laatiminen on käynnissä ja se valmistuu vuoden 2006 loppuun mennessä. Hankkeen rakentaminen on mahdollista aloittaa vuonna 2007.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Yleinen turvallisuus paranee rinnakkaistien mahdollistaessa liikennejärjestelyt onnettomuustilanteissa.
- + Tielikenteen turvallisuus ja toimintavarmuus paranevat poikkileikkauksen levenemisen, rinnakkaistien rakentamisen ja läppäsilan poistumisen vuoksi.
- + Liikenneonnettomuudet vähenevät 30 % eli noin 0,9 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa.
- + Kevyen liikenteen olosuhteet paranevat.
- + Radan geometria parane ja korkeamman avattavan (4,5 m) ratasillan johdosta avausmäärät puolittuvat.
- + Laivaliikenteen ja uiton olosuhteet paranevat uuden väylän ja leveämmän silta-aukon vuoksi.
- + Melusuojausten ansiosta melualueella asuvien määrä vähentyy kolmannekseen.
- + Rinnakkaistie yhdistää nykyisiä teollisuusalueita Toivalassa ja Sorsasalossa ja luo uusia mahdollisuuksia maankäytön kehittämiseen.
- Tie- ja ratapenger muodostavat kaukomaisemassa uuden näkyvän elementin ja vesistön pengertäminen aiheuttaa työnaikaista samennusta.

Hankkeen kustannusarvio vuoden 2007 kustannustasossa (ind.130) on 60,2 M€. Luonteensa vuoksi hanke ei ole liikennetaloudellisesti kannattava.

ANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Kehä I:n liikennemäärät ovat nykyisin noin 36 000 - 103 000 autoa/vrk. Vuoteen 2030 mennessä liikenteen on ennustettu kasvavan 40 000 - 120 000 autoon/vrk.
- Liikennevirta on häiriöherkkää ja ruuhka-aikoina kriittisimmillä osuuksilla on päivittäin pitkiä seiso-
via jonoja. Kehä I on työmatkaliikenteen pahin pul-
lonkaula pääkaupunkiseudulla.
- Kehä I:n liittymistä noin puolet on valo-ohjattuja
tasoliittymiä, jotka pääosin aiheuttavat ruuhkautu-
misen.
- Turunväylän eritasoliittymä ei pysty välittämään
länneä Kehä I:lle itään pyrkivää liikennettä. Tä-
män seurauksena Turunväylällä on aamuisin pit-
kiä jonoja.
- Vuosina 2001 - 2005 Kehä I:llä tapahtui 201 hen-
kilövahinko-onnettomuutta, joissa kuoli 5 ja louk-
kaantui 277 ihmistä. Suurimmat onnettomuuskes-
kittymät ovat olleet väylän itäpäässä Kivikon-
laidan, Myllypuron ja Itäväylän liittymissä.
- Meluntorjunta on useilla osuuksilla puutteellinen.

HANKE

Kehä I:n parantaminen sisältää useita osahankkeita, joiden alustava tärkeysjärjestys on seuraava:

1. Kivikonlaidan eritasoliittymä

Tasoliittymä korvataan eritasoliittymällä avaten samalla tärkeä, uusi maankäytön katu-yhteys Kehä I:lle. Liittymä mahdollistaa ns. Tunnelikadun rakentamisen, mikä keventää Kehä I:n itäpäätä liikennemääriä. Kehän estevaikutusta vähennetään parantamalla kevyen liikenteen yhteyksiä Kehän poikki. Meluntorjuntaa täydennetään. Aluevaraus-
suunnitelma on valmistunut 10/2005. Tiesuunnitelma käynnistyy 2006-2007 ja osahanke on valmis toteutettavaksi loppuvuodesta 2008.

2. Kehä I välillä Espoon raja - Vt 3

Kehä I:n toimivuutta parannetaan ja ympäristöhaitto-
ja vähennetään rakentamalla Espoon kaupungin ra-
jan ja Vihdintien (mt 120) välille lisäkaistat ja joukko-
liikennejärjestelyt sekä parantamalla meluntorjuntaa.
Lisäksi Hämeenlinnanväylän eritasoliittymän ramppi-
järjestelyitä parannetaan turvallisemmiksi. Osahanke-
keen alustava selvitys valmistuu vuonna 2006 ja tie-
suunnitelma 2007. Osahanke on valmis toteutetta-
vaksi vuonna 2009.

3. Itäväylän eritasoliittymä I -vaihe

Eritasoliittymän toimivuutta parannetaan johtamalla
Kehä I:ltä Meripellontielle kulkeva suuri liikennevirta
eritasossa Itäväylän yli. Osahankkeesta on valmistu-
nut yleissuunnitelma 1996 ja verkolliset toimivuus-
tarkastelut 2006. Aluevarausuunnitelma tarkiste-
taan vuonna 2007. Osahanke on valmis toteutetta-
vaksi vuonna 2009.

4. Hämeenlinnanväylän eritasoliittymä

Eritasoliittymän rampit uusitaan ja täydennetään.
Risteäville väylille rakennetaan joukkoliikenteen
vaihtopysäkit. Osahankkeesta on tehty tilavaraus-
suunnitelma 1992, joka tarkistetaan 2007. Osahanke
on valmis toteutettavaksi 2010-2011.

5. Latokartanontien eritasoliittymä

Ramppijärjestelyillä parannetaan katuverkon toimi-
vuutta. Rakennetaan uusia kevyen liikenteen alikul-
kuja. Yleissuunnitelma 1988. Osahanke on valmis
toteutettavaksi vuonna 2012.

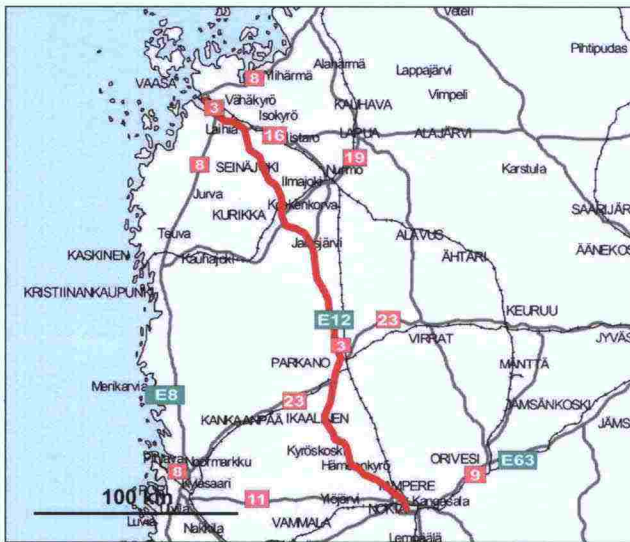
Kehä I:n parantaminen Helsingissä ja Espoossa sisältyy
kokonaisuudessaan PLJ 2007 1. koriin vuonna 2007-
2015 toteutettavana hankkeena. Koko hankkeen kus-
tannusarvio ilman Otaniemen tunnelia on 277 M€. Pa-
rantamistoimenpiteet on ajoitettu vuosille 2006-2025 ja
ne voidaan toteuttaa vaiheittain.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Liikenteen ruuhkat Kehä I:llä vähenevät.
- + Liikennettä siirtyy pois katuverkolta, katuverkon
liikenneturvallisuus paranee.
- + Henkilövahinkoon johtavat onnettomuudet vä-
henevät..
- + Kevyen liikenteen yhteydet täydentyvät ja
turvallisuus paranee.
- + Pysäkkijärjestelyt parantavat joukkoliikenteen
toimintaedellytyksiä.
- + Meluesteet vähentävät melualueella asuvien
määrää.
- Liikenteen kasvusta johtuen ruuhkat eivät ko-
nanaan poistu.

Hankkeen ensimmäinen vaiheen kustannusarvio
vuoden 2007 hintatasossa (ind.130) on noin 107
M€. Helsingin kaupunki osallistuu merkittäväällä
osuudella näihin kustannuksiin.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatien 3 yhteysväli Tampereelta Vaasaan (250 km) on osa valtakunnallisesti merkittävää valtatieteyhteyttä Helsinki–Tampere–Vaasa. Yhteysväli kuuluu myös yleiseurooppalaiseen TERN-verkkoon (E 12).
- Yhteysväli on liikennemääriltään pääteiden vilkkaampia. Suurimmat liikennemäärät ovat Tampereen ja Vaasan sisääntuloteillä (13 600 ajon./vrk). Yhteysvälin vähäliikenteisin osuus on Jalasjärveltä Laihialle (2 500 ajon./vrk).
- Tiellä on ajoittain liikennöitävyysongelmia Tampereen ja Ikaalisten välillä, Ikaalisten kohdalla sekä Laihian ja Mustasaaren välillä.
- Hämeenkyrön ja Parkanon välillä tie on kapea, geometria on huono ja ohitusmahdollisuudet ovat vähäiset.
- Jalasjärven ja Mustasaaren välillä yhteysvälin liikennöitävyyttä haittaavat nopeustason vaihtelut (taajamat ja paikoin mutkaisuus sekä vilkkaiden yksityistieliittymien suuri määrä).
- Kevyen liikenteen olosuhteet ovat paikoin puutteelliset Hämeenkyrön, Ikaalisten, Parkanon, Kurikan, Koskenkorvan ja Laihian kohdalla.
- Liikenneturvallisuudeltaan osa yhteysvälistä kuuluu päätieverkon pahimpaan viidennekseen. Yhteysvälin kuolemaan johtaneista onnettomuuksista 30 % on kohtaamisonnettomuuksia.
- Yhteysväliä tapahtuu vuosittain noin 44 henkilövahinko-onnettomuutta, jotka aiheuttavat 7 henkilön kuoleman. Vaarallimmat kohdat ovat Tampereen ja Ikaalisten välillä sekä Ikaalisten ja Jalasjärven välisillä taajamajaksoilla.
- Pohjaveden suojaustarvetta on Ikaalisissa ja Ilmajoella. Meluntorjuntatoimenpiteitä tarvitaan Ylöjärvellä, Hämeenkyrössä, Jalasjärvellä ja Laihialla sekä Vaasan moottoritieillä.

- Tien kunnossa on puutteita erityisesti Jalasjärven ja Kurikan sekä Koskenkorvan ja Laihian välillä.

HANKE

Yhteysväliä kehitetään mm. seuraavilla toimenpiteillä: Tien leventtäminen, tieympäristön pehmentäminen, ohituskaistojen rakentaminen, liittymien parantaminen, eritasoliittymien rakentaminen, kevyen liikenteen ja yksityisteiden järjestelyt.

Lähes koko yhteysväliä on kehittämistarvetta:

- Ylöjärvi - Hämeenkyrö (turvallisuus + kapasiteetti)
- Hämeenkyrön ohitustie (turvallisuus + kapasiteetti)
- Hämeenkyrö - Jalasjärvi (turvallisuus + osittain kapasiteetti)
- Jalasjärven ETL (turvallisuus + kapasiteetti)
- Jalasjärvi - Laihia (turvallisuus + rakenteellinen kunto)
- Laihia - Mustasaari (turvallisuus + kapasiteetti)

Yhteysvälin parantamisesta on tehty kehittämissuunnitelma vuonna 2005. Suuremmista kokonaisuuksista Hämeenkyrön ohitustien yleissuunnitelman ja Laihian kohdan tiesuunnitelman laadinta on käynnistetty. Lisäksi yksittäisiin kohteisiin tehdään parhaillaan tiesuunnitelmia. Seuraavat käynnistyvät suunnittelukohteet ovat Ylöjärven ja Hämeenkyrön välillä sekä Ikaalisten kohdalla.

Suunnitelmien puolesta hanke on kokonaisuudessaan valmis aloitettavaksi aikaisintaan vuonna 2009. Yhteysvälin tavoitetilan mukainen kustannusarvio on noin 290 - 310 M€.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät noin 20 % ja kuolemat 23 %.
- + Liikenteen toimivuus paranee liittymä- ja ohituskaistajärjestelyillä.
- + Kevyen liikenteen turvallisuus paranee kevyen liikenteen- ja rinnakkaistiejärjestelyillä.
- + Elinkeinoelämä hyöttyy työ-, asiointi-, tavara- ja matkailuliikenteen olosuhteiden parantuessa.
- + Ympäristöriskit pienenevät pohjavesien suojausten ansiosta.
- + Liikennemelusta kärsivien määrä vähenee melusuojausten ansiosta.

Ensimmäisen vaiheen toimenpiteiden alustava kustannusarvio vuoden 2007 hintatasossa (ind.130) on noin 91 M€. Kustannusarvio sisältää Hämeenkyrön ohitustien rakentamisen.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Yhteysväli on osa Turun ja Oulun välistä, länsirannikon satamakaupunkeja yhdistävää valtatieltä 8 (E8). Yhteysväli kuuluu ehdotettuun runkotieverkkoon.
- Turun ja Porin välillä ei ole suoraa rautatieyhteyttä. Valtatie 8 on tärkeä tavaraliikenteen väylä ja palvelee myös Naantalin ja Uudenkaupungin satamia.
- Yhteysväliillä Turku - Pori tapahtuu vuosittain noin 42 henkilövahinkoon johtavaa onnettomuutta, joissa kuolee keskimäärin 5 ihmistä. Yhteysväli on muuhun päätieverkkoon verrattuna keskimääräistä vaarallisempi.
- Yhteysväliillä on kolme liittymää (Raisio, Masku ja Laitila), jotka ovat henkilövahinko-onnettomuusriskillä mitattuna koko valtatieverkon vaarallisimpien liittymien joukossa. Liittymissä tapahtuu 3 - 4 henkilövahinko-onnettomuutta vuodessa.
- Tien riittämättömästä kapasiteetista aiheutuu päivittäistä ruuhkautumista erityisesti Raision ja Maskun välisellä kaksikaistaisella tieosuudella, jolla on liikennettä noin 14 200 ajoneuvoa/vrk.
- Paikoitellen tien kapeus sekä tiheässä olevat tasoliittymät yhdessä suurten liikennemäärien kanssa heikentävät liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta.
- Pohjavesisuojausjaksissa ja meluntorjunnassa on puutteita.

HANKE

Yhteysvälihanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Moottoritie välille Raisio - Nousiainen (11,2 km) sisältäen mm. kolmen eritasoliittymää (Humikkala, Masku kk ja Nummi).

- Välille Nousiainen - Pori 5 keskikaiteellista ohituskaistaparia sekä niiden yhteydessä liittymäjärjestelyjä, rinnakkaisteitä ja riista-aitoja.
- Laitilan keskustan kohdalla kahden liittymän parantaminen eritasoliittymäksi sekä taajaman muut tiejärjestelyt.
- Eurajoen ohikulkutie (3,2 km) sis. eritasoliittymän.
- Yksitystiejärjestelyt koko yhteysväliällä.
- Kevyen liikenteen järjestelyjen parantaminen mm. Porin Niittymaalla.
- Tasoliittymien parantaminen mm. Mynämäellä.
- Pohjavesisuojausjaksia muutamilla tieosuuksilla mm. Eurajoella.
- Tievalaistuksen täydentäminen (yhteensä 37 km).

Moottoritien yleissuunnitelman hyväksymispäätöstä odotetaan vuoden 2007 aikana. Osasta kohteita esisuunnitelmat ovat valmiit ja osasta esisuunnittelu on parhaillaan käynnissä. Tiesuunnitelmat laaditaan vuosien 2007 - 2009 aikana. Osasta kohteita tiesuunnitelmat ovat valmiina. Suunnitelmavalmiuden puolesta hanke on aloitettavissa vuonna 2010.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Valtatien sujuvuus paranee → vähentää päivittäisen työmatkaliikenteen ruuhkia, parantaa elinkeinoelämän kuljetusvarmuutta, kuljetusten tehokkuutta ja matka-aikojen ennustettavuutta.
- + Valtatien 8 kehittäminen tukee alueen elinkeinoelämän kilpailukykyä ja se on merkittävä tekijänä työssäkäyntialueiden (mm. Pori - Rauma ja Turku - Mynämäki) kehittämisessä.
- + Valtatien ja siihen liittyvän muun tie- ja katuverkon liikenneturvallisuus paranee. Vuositasolla säästyy noin 6,7 henkilövahinko-onnettomuutta. Liikennekuolemien vähenemä on noin 1,4 kuolemaa/vuosi.
- + Vähentää yhdyskuntien vedenhankinnalle tärkeiden pohjavesialueiden likaantumisriskiä.
- + Asutuksen meluhaitat pienenevät.
- Hankkeen toteuduttua yhteysväliille jää edelleen joitakin turvallisuus- ja sujuvuusongelmia.
- Lisää rinnakkaisteiden tarvetta ja liikennettä.
- Yhteydet linja-autopysäkeille pitenevät harvempien pysäkkien johdosta.

Hankkeen kustannusarvio vuoden 2007 hintatasossa (ind.130) on noin 120 M€, josta moottoritien osuus on 72 M€.

HANKEKORTTI



© Genimap Oy, Lupa L4356

NYKYTILA JA ONGELMAT

- Hyväntuulentie (vt 15) johtaa valtatieltä 7 Kotkan keskustaan ja sen satamiin Hietaseen ja Mussaloon. Osa tien pääliittymistä on valo-ohjattuja tasoliittymiä. Yhteydet satamiin eivät ole sujuvia ja turvallisia, koska liikenne kulkee osin katuverkossa.
- Valtatien 15 päätepisteeseen Haukkavuoreen valmistui eritasoliittymä vuonna 2002. Samalla yhteys liittymästä (Merituulentie) satamaan on muutunut yleiseksi tieksi. Mussalontien satamaliikenteestä valtaosa on siirtynyt valtatielle 15 ja lisännyt valtatieen kuormitusta.
- 6,7 km pituinen valtatiejakso on yksiajoratainen ja nelikaistainen. Vilkasliikenteisellä ja paikoin pieni-piirteisellä tiellä ajosuuntien erottaminen pelkällä sulkuvivalla on turvallisuusriski.
- Tien liikennemäärä on yli 20 000 ajon./vrk, josta raskasta on 2 000 - 2 500 ajon./vrk. Kotkan satamien kasvun ennustetaan kaksinkertaistavan raskaan liikenteen määrän.
- Yksi tiejakson vilkkaimmista liittymistä on Paimenportin valo-ohjattu tasoliittymä. Liittymä ruuhkautuu jo nyt ajoittain pahoin ja sen välityskyky ylittyy.
- Tienvarren tiheä asutus kärsii liikennemelusta.
- Nopeusrajoitus on 70 km/h ja liittymissä 50 km/h.
- Onnettomuustilanne on ollut pitkään hyvin vaikea. Vuosina 2001 - 2005 osuudella tapahtui 80 liikenneonnettomuutta, joista 17 johti henkilövahinkoihin. Onnettomuuksissa kuoli 1 ja loukkaantui 27 henkilöä.
- Lähes puolet jakson onnettomuuksista tapahtui Paimenportin liittymässä, joka on maan päätiestön turvattomimpia.

HANKE

Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- Valo-ohjattu Paimenportin tasoliittymä korvataan eritasoliittymällä.
- Valtatie parannetaan erottamalla ajosuunnat toisistaan keskikaiteella tai kaiteellisella keskikaistalla välillä vt 7 Kymminlinnan liittymä – Paimenportin liittymä.
- Meluntorjuntaa tehostetaan Korelassa ja Hovin-saarella.

Paimenportin liittymän tiesuunnitelma on hyväksytty vuonna 1999 ja sen tarkistus on valmistunut vuonna 2004. Tiejakson pohjoispäähän on valmistunut meluntorjuntasuunnitelma vuonna 2002.

Koko välille on valmistumassa uusi tiesuunnitelma vuoden 2006 lopussa. Hankkeen toteuttaminen on aloitettavissa vuonna 2007.

Myöhemmin toteutetaan ainoa tasoliittymä eritasoliittymäksi Metsolassa.

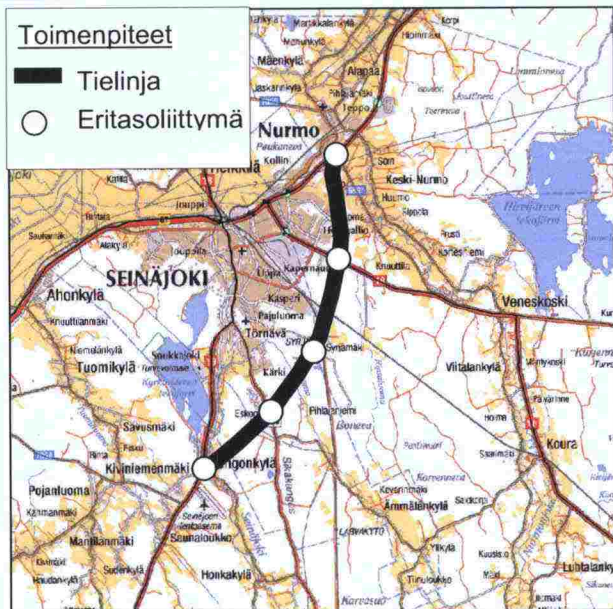
HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Hankkeen toteuttaminen selkeyttää alueen liikenneverkkoa sekä parantaa huomattavasti pääväylien yhdistävyyttä ja sujuvuutta.
- + Liikenneturvallisuus paranee merkittävästi keskikaiteen ja eritasoliittymän ansiosta. Laskennallinen henkilövahinko-onnettomuuksien vähenemä on 1,5 onnettomuutta vuodessa.
- + Ruuhkainen ja turvaton Paimenportin tasoliittymä poistuu.
- + Mussalon ja Hietasen satamien voimakkaasti kasvava liikenne sujuvoituu huomattavasti ja siirtyy pois ahtaalta ja hitaalta katuverkolta.
- + Toimenpiteet mahdollistavat nopeusrajoituksen nostamisen valtatiellä 80 km/h.
- + Elinkeinoelämän ja satamien toimintaedellytykset paranevat merkittävästi.
- + Ympäristöhaitat vähenevät katuverkosta.
- + Liikenteen meluhaitat asutukselle vähenevät merkittävästi.

Hankkeen H/K-suhde on noin 2,5. Se kasvaa merkittävästi, jos mukaan lasketaan katuverkon ajoreittimuutokset sekä syväsataman ja yritysten toimintaedellytysten paraneminen.

Hankkeen kustannusarvio vuoden 2007 kustannustasossa (ind.130) on 13 M€, josta Kotkan kaupungin osuus on noin 1,0 M€.

HANKEKORTTI



© Genimap Oy, Lupa L 4356

NYKYTILA JA ONGELMAT

Valtatie 19 on osa Helsingistä Tampereen kautta Seinäjoelle, Kokkolaan ja Vaasaan ulottuvan Suomen talouselämän, teollisuuden ja osaamisen akselin Via Finlandian liikennejärjestelmää. Tie on tärkeä sekä elinkeinoelämän että matkailun kannalta ja se on ehdolla runkotieverkkoon.

Nykyinen valtatieyhteys kulkee Seinäjoen katuverkon kautta. Katuverkko, jota valtatieliikenne käyttää on erittäin ruuhkainen aiheuttaen ongelmia paitsi liikenteen sujumiselle myös liikenneturvallisuudelle ja vähentää asumisen viihtyisyyttä. Alhainen nopeustaso hidastaa elinkeinoelämän kuljetuksia. Vaarallisten aineiden kuljetus kaupungin läpi muodostaa katastrofiriskin.

Seinäjoen kaupungin maankäytön laajenemisen painopiste on kuntaliitoksen jälkeen suuntautumisella kantakaupungin eteläpuolisille alueille, mikä edelleen heikentää liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta katuverkossa.

Valtatien nykyisellä reitillä liikennemäärä vaihtelee välillä 5 500 – 17 600 autoa/vrk (KVL 2004). Katuverkolla Törnävän kohdalla liikennemäärä on noin 13 000 autoa/vrk.

Välillä Lentoasema - Törnävä - Itikka - Nurmo tapahtui vuosina 2000 - 2004 yhteensä 80 henkilövahinko-onnettomuutta, joissa kuoli 2 henkilöä.

HANKE

- Valtatietä 19 (Jalasjärvi - Uusikaarlepyy) parannetaan Seinäjoen kohdalla rakentamalla itäinen ohikulkutie Rengonkylästä Nurmoon saakka uudelle tielinjalle.
- Uusi 2 -kaistainen tie on pituudeltaan noin 15 km. Hankkeeseen sisältyy kaksi rautatien risteyssiltaa ja viisi eritasoliittymää. Lisäksi tehdään tarvittavat tie- ja katujärjestelyt, kevyen liikenteen väylät ja yksityistiejärjestelyt.
- Toteutetaan hanketilujärjestely.

Seinäjoen seudun liikennejärjestelmäsuunnitelmassa hanke on todettu kaupunkiseudun kannalta tärkeimmäksi tiehankkeeksi. Hankkeen liikenteelle ja elinkeinoelämälle tuottama hyöty saadaan tehokkaasti käyttöön vasta kun tieosuuden pohjoispään järjestelyt valtateiden 18 ja 19 välillä on rakennettu. Tämän vuoksi hanke toteutetaan yhtenä kokonaisuutena.

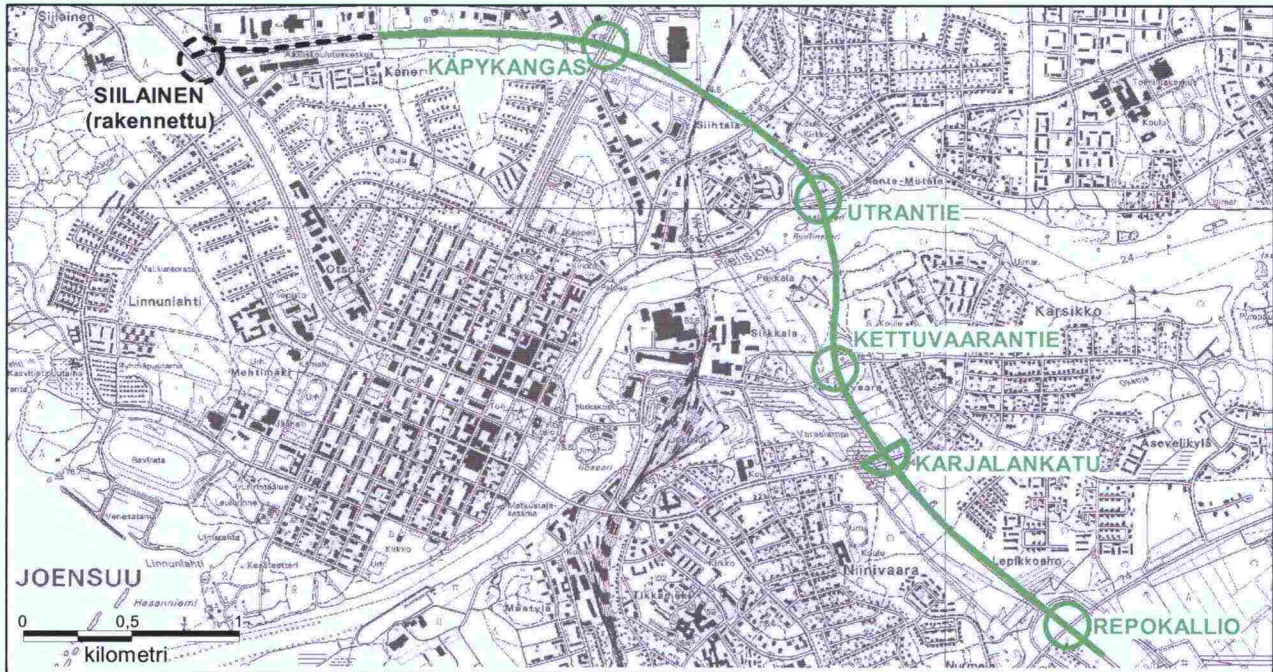
Hankkeesta laaditaan yleissuunnitelma ja ympäristövaikutusten arviointi. Suunnittelu alkaa vuoden 2006 aikana samaan aikaan kuin Seinäjoen kaupunki päivittää osayleiskaavaa. Hankkeen toteutus voidaan aloittaa vuonna 2009.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Parantaa valtatie sujuvuutta.
- + Parantaa elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä.
- + Mahdollistaa Seinäjoen ja Nurmon maankäytön suunnitelmallisen kehittämisen.
- + Parantaa liikenneturvallisuutta.
- + Vähentää merkittävästi liikenteen asutukselle aiheuttamia haittoja, melu vähenee ja estevaikutus pienenee.
- + Vaarallisten aineiden kuljetusten asutukselle aiheuttama katastrofiriski pienenee kuljetusten siirtyessä kaupunkikeskustan ulkopuolelle.
- + Hanketilujärjestelyillä vähennetään maatalousliikenteen kulkutarpeita ja tilusrakenteen pirstoutumista.

Hankkeen kustannusarvio vuoden 2007 hintatasossa (ind.130) on 37,3 M€ ja H/K -suhde on noin 2,2.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Kehätie 6 Joensuun kohdalla muodostuu valta-
teistä 6 ja 17. Kehätie välittää sekä pitkämatkais-
ta että paikallista liikennettä, ja se kuuluu euroop-
palaiseen TEN - liikenneverkkoon.
- Tie on suunnittelualueella yksiajoratainen ja sen
leveys on 10,5 m. Kehätien ainoa tasoliittymä on
Karjalankadun liittymä.
- Kehätien liikennemäärä on 10 100 – 19 900 au-
toa/vrk. Vuodelle 2020 ennustettu liikennemäärä
on 14 100 – 25 400 autoa/vrk.
- Vuosina 2001 - 2005 kehätiellä tapahtui 11 hen-
kilövahinko-onnettomuutta, joista yksi johti kuole-
maan.
- Nykytilanteessa liittymien palvelutaso vaihtelee
hyvästä tyydyttävään. Tiesuuden nopeusrajoitus
on osalla matkaa turvallisuussyistä 60 km/h.
- Karjalankadun tasoliittymän kohdalla on turvalli-
suus- ja sujuvuusongelmia sekä valtatie että
poikittaisen liikenteen kasvaessa. Nykyisten eri-
tasoliittymien ramppijärjestelyt ja kääntymiskaistat
ovat mitoitukseltaan ahtaat.
- Joensuun ympäristön maankäytön kehittyessä
kehätien liikenne tulee kasvamaan ja liikenteen
ongelmat vaikuttavat myös elinkeinoelämän toi-
mintaedellytyksiin.

HANKE

Parannettavan osuuden pituus on noin 5 km. Kehä-
tielle rakennetaan Karjalankadun eritasoliittymä,

toinen ajorata, siltä Pielisjoen yli toista ajorataa var-
ten ja lisäksi nykyisiä rampeja parannetaan.

Hankkeen yleissuunnitelma on valmistunut vuonna
1996. Suunnitelmaa on joiltakin osin tarkistettu Kar-
jalankadun liittymän kohdalla. Kaavoitus on kunnos-
sa.

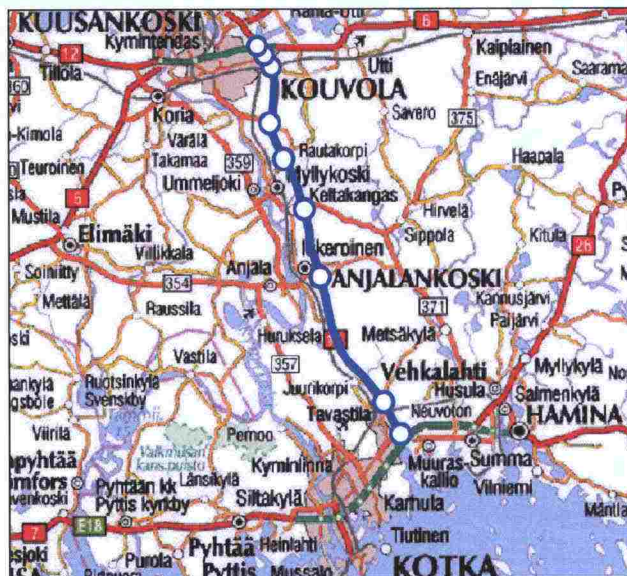
Tiesuunnitelman laatiminen on käynnissä ja se val-
mistuu vuoden 2007 alkupuolelle. Suunnitelmaval-
miuden puolesta hankkeen rakentaminen on mah-
dollista aloittaa vuoden 2007 lopussa.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Sujuvuus kehätiellä paranee merkittävästi.
- + Henkilövahinko-onnettomuudet vähenevät
noin puolella (vähennemä 5 onnettomuutta
vuodessa).
- + Liittyminen kehätielle sujuvaa ja turvallista.
- + Valtatie ja katuverkon liikenne saadaan eril-
leen.
- + Liikenteen melu ja pakokaasupäästöt vä-
henevät.
- + Hanke tukee alueen maankäyttöä.

Hankkeen kustannusarvio vuoden 2007 kustan-
nustasossa (ind.130) on 27,1 M€ ja H/K-suhde
on 2,6.

HANKEKORTTI



© Genimap Oy, Lupa L4356

NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 15 Kotkasta Kouvolaan on Kymenlaakson tärkein etelä - pohjoissuuntainen yhteys. Se jatkuu pohjoisessa Lahden, Keski-Suomen ja Mikkelin suuntiin. Tien vaikutusalueella ovat Kotkan ja Haminan satamat, Kymenlaakson suurteollisuus ja logistiikkakeskukset sekä Vaalimaan raja-asema.
- Tie on elintärkeä suurteollisuuden kuljetusreitti sekä Kymenlaakson kaupunkiseutujen välisen työmatka- ja asiointiliikenteen pääväylä. Lisäksi tien merkitys itäliikenteen kansainvälisenä yhteytenä on yhä kasvamassa.
- Kuolemantiheydellä ja -riskillä mitattuna yhteysväli kuuluu pääteiden turvattomimpaan viidennekseen. Myös henkilövahinko-onnettomuuksia tapahtuu enemmän kuin pääteillä keskimäärin. Vuosina 2001 - 2005 osuudella tapahtui yhteensä 49 henkilövahinko-onnettomuutta, joissa kuoli 4 ja loukkaantui 74 henkilöä.
- Valtatie 15 on vilkasliikenteinen (KAVL 5 000 - 9 100 ajon./vrk). Raskaan liikenteen osuus on suuri vaihdellen 19 - 25 % välillä (1200 - 1 800 ajon./vrk).
- Ennusteen mukaan liikenteen arvioidaan kasvavan 35 - 55 % vuoteen 2030 mennessä.
- Tie on koko osuudeltaan liian kapea ja sen pystygeometriassa on paikoin puutteita. Kevyen liikenteen väyliä ja riittäviä pientareita ei ole.
- Jonoutuminen on jo nykyisin yleistä runsaan raskaan liikenteen ja huonojen ohitusmahdollisuuksien vuoksi erityisesti arkipäivisin.

HANKE

Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

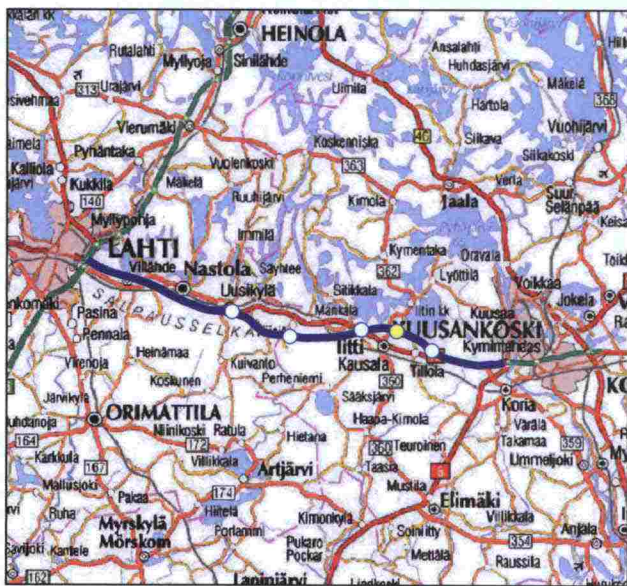
- Valtatien 7 (Rantahaka) ja valtatie 6 (Tykkimäki) välinen osuus (41 km) parannetaan lähes kokonaan nykyisellä paikallaan keskikaiteelliseksi ohituskaistatieksi. Keltakankaan ja Kiehuven välillä (9,8 km) sekä Tykkimäessä (1,5 km) on 2+2-kaistaiset osuudet. Ohituskaistoja tulee nelikaistaisen osuuksien lisäksi 11 kpl.
- Tien pääliittymät (5 kpl) rakennetaan eritasoliittymiksi ja nykyisiä eritasoliittymiä parannetaan (4 kpl). Muut yleisten teiden liittymät kanavoidaan ja porrastetaan.
- Kouvolan Tykkimäkeen, Rautakorven ja Kiehuven liittymäalueille sekä välille Rantahaka - Ylänummi rakennetaan kevyen liikenteen väyliä.
- Valtatien varteen toteutetaan laajat yksityistiejärjestelyt, riista-aidat ja kaksi hirvisiltää.
- Tievalaistusta tehdään välille Vt 7 - Juurikorpi, liittymäalueille sekä Tykkimäkeen.
- Meluntorjuntaa Kouvolaan, Myllykoskelle ja Ylänummelle (5,4 km). Ensimmäisen luokan pohjavesialueen suojaus Kouvolaan.
- Suurille erikoiskuljetuksille uusi reitti.
- Muuttuva liikenteen ohjaus koko osuudelle.

Hankkeen yleissuunnitelma on hyväksytty vuonna 2006. Tiesuunnitelma laaditaan vuosina 2007 - 2008. Suunnitelmien puolesta hankkeen toteuttaminen on aloitettavissa vuonna 2009.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Autoliikenteen sujuvuus ja joukko- ja kevytliikenteen palvelutaso paranevat selvästi. Talvinopeusrajoitus voidaan nostaa 100 km/h:ssa.
 - + Elinkeinoelämän toimintaedellytykset sekä työ-, asiointi-, tavara- ja matkailuliikenteen olosuhteet paranevat merkittävästi.
 - + Liikenneturvallisuus paranee. Kuolemaan johtaneet onnettomuudet vähenevät 60 % ja henkilövahinko-onnettomuudet lähes 40 % vuodessa (HEVA -vähennys 5,8 onn./vuosi).
 - + Pohjavesien likaantumisen riski pienenee ja melualueilla asuvien määrä vähenee 85:llä.
 - + Hanke ei uhkaa rakennettua kulttuuriympäristöä tai tärkeitä luontokohteita.
 - + Asukkaiden ja maatalouden yhteydet pitenevät monin paikoin. Jatkuva rinnakkais-tiestä ja alikulkusillat lisäävät turvallisuutta.
- Hankkeen kustannusarvio vuoden 2007 kustannustasossa (ind.130) on 80 M€. Hankkeen H/K-suhde on 1,4.

HANKEKORTTI



© Genimap Oy, Lupa L4356

NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatien 12 pituudeltaan 52 km oleva yhteysväli Lahti (Joutjärven etl) - Kouvola (Suvioja, Keltin etl) on tärkeä osa itä-länsisuuntaista valtatieverkkoa.
- Tiejakson liikennemäärät (KVL 2005) ovat suurimmillaan Lahden ja Nastolan välillä 12 500 ajon./vrk sekä Kausalan ja Kouvolan välillä 8 400 ajon./vrk. Nastolan ja Kausalan välillä liikennemäärä on 6 900-7 800 ajon./vrk. Raskaan liikenteen osuus on 17 %.
- Välin länsiosa Lahdesta valtatieltä 4 Uusikylään asti (17 km) on leveäkaistaista moottoriliikennetietä. Kouvolan päässä Tillolasta Kelttiin on noin 10 km leveäpientareista sekaliikennetietä.
- Jakson keskivaiheilla välillä Uusikylä–Tillola on noin 25 km pitkä osuus hyvin kapeaa ja huonokuntoista tietä. Ohittamismahdollisuudet ovat vähäiset ja etenkin raskas liikenne aiheuttaa liikenteen jonoutumista. Tiestandardin vaihtelu on liian suuri melko tasaisesta liikennekuormituksesta huolimatta. Kausalassa tie kulkee taajamarakenteessa. Nopeusrajoitukset vaihtelevat paljon ja 60 km/h rajoitusta on yli 5 km matkalla.
- Vuosina 2000 - 2004 koko yhteysväliä tapahtui 59 henkilövahinko-onnettomuutta, joissa kuoli 5 ihmistä. Pääosa kuolemaan johtaneista onnettomuuksista oli kohtaamisonnettomuuksia. Kuolemantiheydeltään yhteysväli kuuluu valtateiden vaarallisimpaan viidennekseen.
- Pohjaveden suojaustarvetta on Villähteellä, Uusikylässä ja Kausalassa. Eniten liikenteen meluhaittoja asutukselle on Villähteellä ja Kausalassa.

HANKE

Hanke sisältää seuraavat toimenpiteet:

- Joutjärvi–Nastola välillä leveäkaistaisen tien muuttaminen 4-kaistaiseksi nykyisin liittymin.
- Nastola–Uusikylä välillä leveäkaistatien muuttaminen jatkuvalla keskikaiteella varustetuksi ohituskaistatieksi (2+1).
- Uusikylä–Tillola välillä jatkuvalla keskikaiteella varustettu ohituskaistatie (2+1) pääosin uuteen maastokäytävään. Riihelän, Hiisiön ja Jokuen liittymät toteutetaan ensimmäisessä vaiheessa porrastettuina tasoliittyminä, Kausalaa eritasoliittymä.
- Tillola–Suvioja välillä nykyisen tien muuttaminen jatkuvaksi ohituskaistatieksi (2+1).
- Riista-aidat parannettaville osuuksille.
- Pohjavesien suojaus Uusikylän ja Arolan välillä sekä Tillolassa.
- Melusuojauksia Uusikylässä ja Kausalassa.

Myöhemmin toteutettavaksi jää neljä eritasoliittymää sekä Kausala–Suvioja välin nelikaistaistaminen.

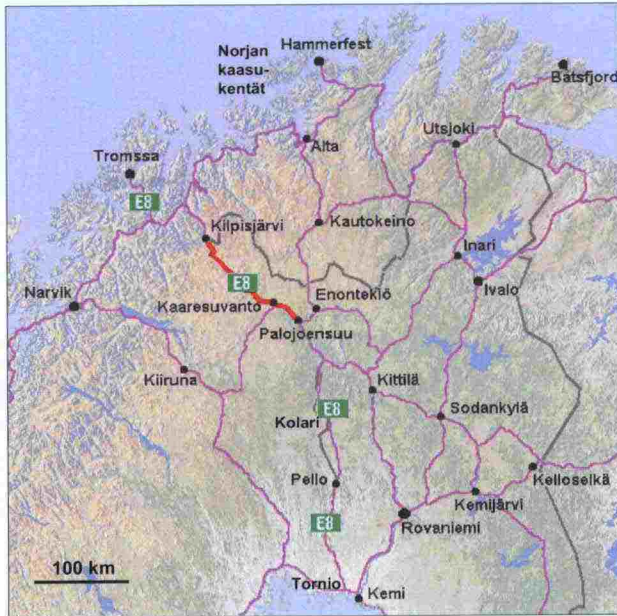
Yhteysvälin parantamisesta on tehty kehittämisselvitys vuonna 2002. Tieosuuden Uusikylä–Jokue ympäristövaikutusten arviointi (YVA) on päätynyt vuonna 2005. Tieosuuksien Joutjärvi–Uusikylä ja Jokue–Suvioja YVA-menettelyt ovat parhaillaan käynnissä. Tieosuuden Uusikylä–Suvioja yleissuunnitelma valmistuu vuoden 2007 loppuun mennessä, jonka jälkeen päivitetään vielä Joutjärvi–Uusikylä välin yleissuunnitelma. Suunnitelma-valmiuden puolesta koko hankkeen arvioidaan olevan toteutusvalmis aikaisintaan vuonna 2009.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Liikenneturvallisuus paranee merkittävästi, vakavat kohtaamisonnettomuudet estävän keskikaiteen ansiosta. Henkilövahingot vähenevät noin kolmanneksella ja liikennekuolemat puolella nykyisestä.
- + Liikenteen toimivuus ja sujuvuus paranevat ohituskaistojen ja eritasoliittymien ansiosta.
- + Koko yhteysvälistä muodostuu standardiltaan ja palvelutasoltaan yhtenäinen.
- + Kevyen liikenteen ja paikallisen liikenteen turvallisuus paranee väylillä ja rinnakkaisteilla.
- + Liikenteen haitat (turvattomuus, melu, estevaikutus) vähenevät erityisesti Kausalassa.

Hankkeen ensimmäisen vaiheen kustannusarvio vuoden 2007 hintatasossa (ind.130) on 85 M€.

HANKEKORTTI



NYKYTILA JA ONGELMAT

- Valtatie 21 on osa E8 – tietä, joka on merkittävä kulkuyhteys Suomesta Norjaan Tromssan sekä Finnmarkin talousalueille. Tie palvelee erityisesti kalottialueen kuljetuksia ja matkailuliikennettä eikä sille ei ole vaihtoehtoisia yhteyksiä.
- Tie nähdään tulevaisuudessa myös entistä tärkeämpänä Pohjois – Kalotin matkailureittinä ja on osa Pohjoismaista matkailutiehanketta E8 Tornio – Tromssa.
- Norjan kaasukenttien rakentaminen tulee todennäköisesti lisäämään tien liikennekuormitusta.
- Nykyinen liikennemäärä Palojoensuun - Kilpisjärven välillä on noin 300...450 autoa/vrk ja liikenteen ennustetaan kasvavan 1,3 -kertaiseksi vuoteen 2020 mennessä.
- Tiejaksolla tapahtui vuosina 1999 – 2003 tierekisteriin rekisteröityjä onnettomuuksia 22 kpl, joissa kuolleita 1 ja loukkaantuneita 18.
- Tie ei vastaa geometrialtaan eikä kunnoltaan valtielle asetettuja vaatimuksia, erityisesti pystygeometria on puutteellinen ja aiheuttaa vaaratilanteita ohituksissa ja raskaan liikenteen suistumisonnettomuuksia.
- Tiellä on subarktisiin alueisiin liittyviä erityisongelmia, kuten palsasuot ja ylivuotisen roudan sulamisen aiheuttamat painumat.
- Tunturimaastossa kosteilla rinnealueilla ongelmana on reunadeformaatio, joka johtuu tien sivusuuntaisesta epätasaisesta routimisesta.

- Talvikunnossapidossa ongelmana on kinostuva lumi ja sivuojien jäätyminen (paannejää).

HANKE

Hanke koostuu seuraavista toimenpiteistä:

- Tien vaaka- ja pystygeometriaa parannetaan ja tietä levennetään vastaamaan valtielle asetettuja vaatimuksia.
- Suoalueilla esiintyviä painumia pyritään nopeuttamaan ja poistamaan ylipenkereillä ja massanvaihoilla.
- Reunadeformaatiota estetään kuivatusta parantamalla ja tien rakennetta vahvistetaan uusilla rakennekerroksilla ja kantavan kerroksen stabiloinnilla.
- Talvikunnossapidon ongelmakohtia poistetaan.

Hankkeesta on laadittu rakenteen parantamisen toimenpideselvitys vuosina 1999 - 2002. Osasta hanketta on laadittava yleissuunnitelma ja tie-suunnitelmat. Hanke on toimenpideselvityksessä suunniteltu toteutettavaksi rakenteen parantamisena, jolloin aikaansaadaan kustannussäästöjä verrattuna täysin uuden tien rakentamiseen. Hankkeeseen ei liity erityisiä kiistakysymyksiä.

HANKKEEN VAIKUTUKSET

- + Leventämisellä ja geometrian parantamisella saadaan tiejaksosta turvallisempi.
- + Ohitusmahdollisuudet lisääntyvät ja raskaan liikenteen ajokustannukset pienenevät.
- + Vakavien yksittäis- ja kohtaamisonnettomuuksien riski pienenee.
- + Liikenteen palvelutaso ja tien laatutaso paranevat.
- + Elinkeinoelämän kuljetusten toimintaedellytykset, sekä tavara- ja matkailuliikenteen olosuhteet paranevat.
- + Hankkeen toteuttamisella rakenteen parantamisena vähennetään ympäristölle aiheutuvia haittoja verrattuna uuden tien rakentamiseen, koska tie pyritään parantamaan nykyiselle paikalleen ja vanhan tien rakenteet pyritään kiertämään uuteen tierakenteeseen.
- Osalla korjaustoimenpiteistä voi olla paikallista haitallista vaikutusta alueen luontoon.

Hankkeen kustannusarvio vuoden 2007 hintatasossa (ind.130) on 41 M€. Hankkeen H/K-suhde on pieni vähäisten liikennemäärien ja hankkeen luonteen vuoksi. Hankkeen hyödyt ovat suurelta osin muuta kuin aika- ajoneuvo- ja onnettomuuskustannuksia.

